LA VIE AU GRAND AIR

CISSAC, vainqueur de la Coupe Hydra
sur motocyclette tiers de litre
battant le record de l'heure (84 k. 700)
et des 100 kilomètres (1 h. 10 m. 35 s. 2/5)

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 francs.
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 ø
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

Publications Pierre Lafitte
Je sais tout ø Fermes & Châteaux ø Femina
Musica ø La Vie au Grand Air
9 et 11, avenue de l'Opéra, Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voitures lègères

10-12 HP

et Cycles

UNIC

G. RICHARD & Cie

INGÉNIEUR-CONSTRUCTEUR

108, Rue St-Maur, PARIS

Maison fondée en 1904.

CYCLES **Peerless**

PERFECTION IDÉALE

Motocyclette 3 ch. 1/2

DEMANDEZ CATALOGUE ET REPRÉSENTANT

USINES ET BUREAUX :

, RUE DE LA VÉGA - PARIS

Cycles SAVING

La grande Marque Nationale
est la monture préférée de tous les sportsmen
POULAIN, le grand triomphateur du Grand Prix de la Ville de Paris ; DORTIGNACQ, le gagnant moral de la Course du Tour de France (Etape Paris-Nancy) montent
la Bicyclette **SAVING** *Modèle Poulain*
QUALITÉ, DOUCEUR, VITESSE
se trouvent réunis dans les incomparables

Cycles Saving

13, rue Corbeau, PARIS

En vente chez PASQUIER, recordman du monde, avenue de la République, PARIS

GRAND COMPTOIR SYNDICAL DES **MONTRES** extra-plates de **BESANÇON**
Cie du **CHRONOMÈTRE "LE ROYAL"**
Envoi à l'essai de MONTRES PLATES, CHRONOMÈTRE *à ancre non magnétique.*
Boîte Acier 25f ; Vieil Argent 30f ; Argent 35f
Boîte Plaqué Or à 60 gr 55 fr. ; Tout Or 135 fr.
GARANTIE 10 ANS
Chiffres PLAQUE-OR en relief fixe sur la Boîte **GRATUITEMENT**

LE MERVEILLEUX DESTRUCOR
supérieur à tous les coricides
(Rondelle-Emplâtre) infaillible, d'un emploi facile pour guérir en 3 jours par simple application d'une rondelle.
CORS - OIGNONS - ETC.
Se trouve chez pharmaciens et herboristes
Pharm. CHARLARD, 12, Bd Bonne Nouvelle, Paris
Prix : Boîte, **1.25** ; franco contre timbres-poste.

Pneumatiques-cuir Samson

Breveté S.G.D.G.
Antidérapants imperforables
aussi bons pour la route que pour la ville
10, rue François-Ier PARIS
Adr. Télégr. Pneussans
Téléph. 544-33
Maisons à Berlin, Boston, Bruxelles, Chicago, Genève, Londres, New-York, Vienne, Milan.

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) guéris par les **Cigarettes** ou la Poudre **ESPIC**

NEVRALGIES MIGRAINES. — *Guérison certaine* par les Pilules Antinévralgiques du **Dr CRONIER**
Boîte 3 fr. SCHMITT, Phien, 75, Rue La Boëtie, Paris.

MOTO NAPHTA

POUR **ÊTRE ÉPATANT** à la Noce, à la Fête, en réunion où l'on s'amuse.
RIRE ET FAIRE RIRE envoy adresse et 0f30 en timb. à la Ste de la Gaîté Fne, 65, r. Faub. St-Denis, Paris. vous recevrez **Album illustré**, catal. 130 pag. 300 grav., comiq., farc., physiq., magie, sorcell. chans. monol. à succès, prod. de beauté, insig. p*soc. déc. drôle, lib. spéc. **3 primes extraord.**

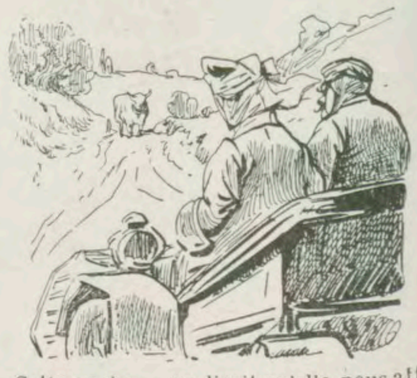
AUTOMOBILES PILAIN
17, Chemin de Monplaisir à Grange Rouge
LYON

La Semaine Comique, par Henriot.

Les autos en Suisse
Le gouvernement vient de fermer la route du Brünig aux chauffeurs, mais vous pouvez y passer par les rochers !

— Vous êtes épatant... où donc avez-vous appris à nager comme ça ?
— Dans l'eau !

— Qu'est-ce que c'est que ce canot qui va tout seul sur l'eau papa :
— C'est un Nau omobile, mon garçon.



— Cette vache... on dirait qu'elle nous attend.
— C'est peut-être celle dont l'autre jour j'ai écrasé le veau ..

LE **BLACK MIXTURE MÉRÉ** est un baume cicatrisant infaillible pour la guérison des plaies chez tous les animaux.
Le Flacon : 2f.50

NETTOYEZ VOS CHIENS AVEC LES **SAVONS DES PIQUEUX**
Le Pain, franco : 1fr,20

L'ANTIPSORIQUE LEBEAU
est le meilleur topique pour guérir GALE, DÉMANGEAISONS, DARTRES, HERPÈS, etc
La Bouteille ; pour chien : 4 fr
pour cheval : 6 fr. 50
franco gare, en plus, 0f75
CHURES. PROSPECTUS, FRANCO SUR DEMANDE.

MOTRICINE
"REINE DES ESSENCES"
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28*

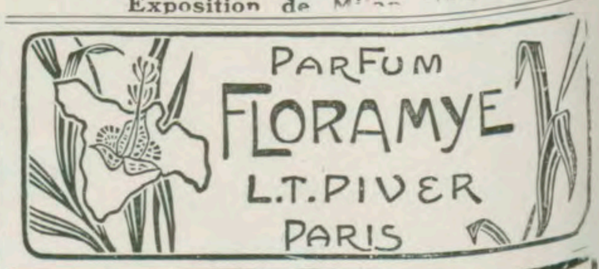
PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE **1**, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

En Voyage, à la Campagne, à la Chasse les
COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT
permettent de rendre instantanément toute boisson alcaline et gazeuse
2 fr. le flacon de **100 comprimés** — EXIGER LA MARQUE : **VICHY-ÉTAT**

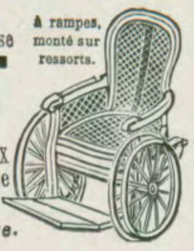
BOUGIE A CLOCHE LUTHI
29, RUE BRUNEL - PARIS
DIPLOME D'HONNEUR
Exposition de Milan 1905

NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.
BREVTÉ S.G.D.G.
Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. **MEYRIGNAC**, fabricant, **229**, Rue Saint-Honoré, Paris.

COMPTOIR BISONTIN
E. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant *Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie.* — Maison de confiance



FAUTEUILS DUPONT mûs par la personne assise
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus hautes Récompenses
Envoi franco du Catalogue.



POUR RÉUSSIR EN PHOTOGRAPHIE EMPLOYEZ :
PLAQUES ET PAPIERS AS DE TRÉFLE
Usine à St-Maur (Seine) E. GRIESHABER & Cie 10, Rue du Trésor, PARIS.

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe.
Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE
et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

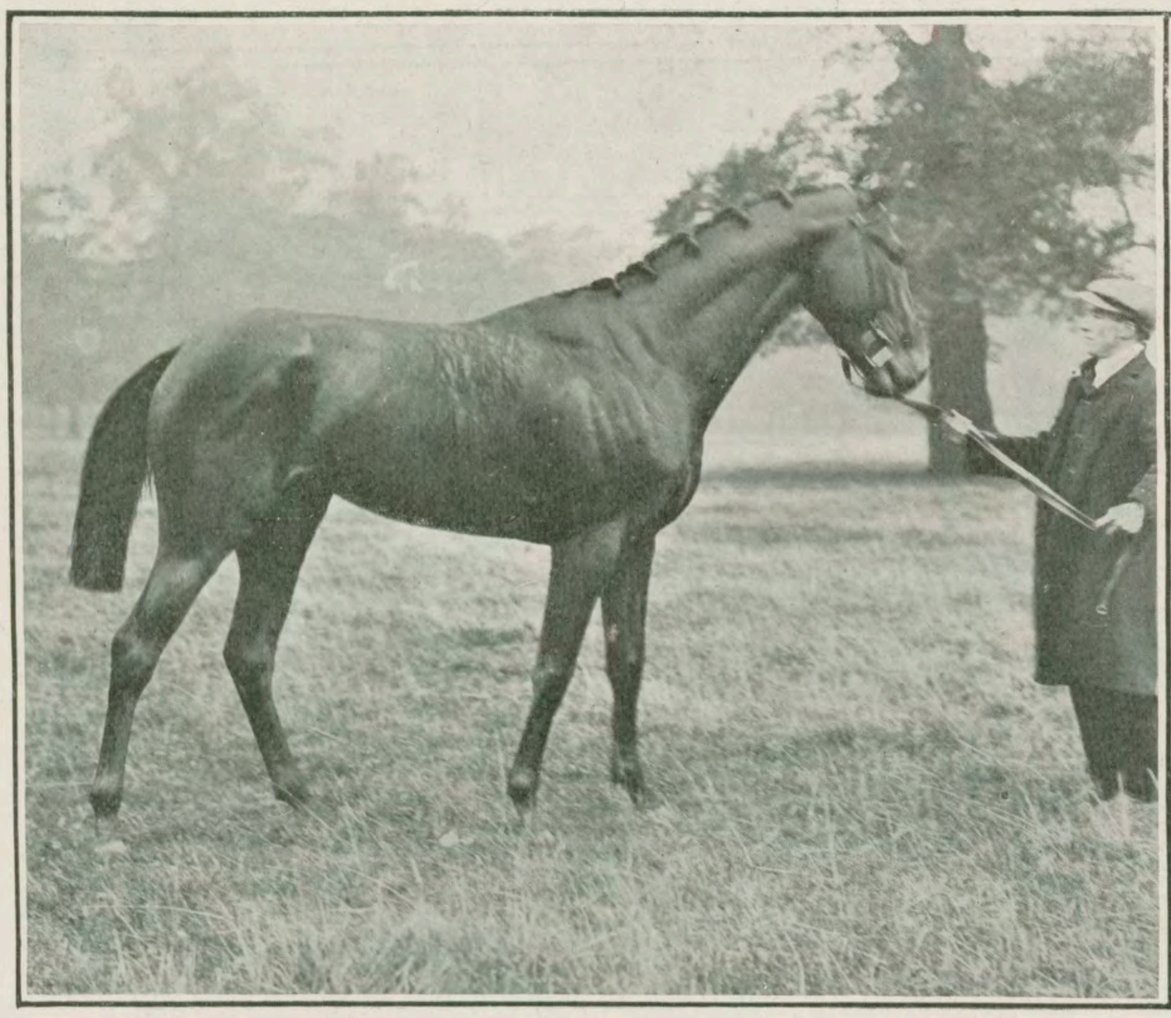
22 Septembre 1905. — N° 367
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléphones 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La Page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE EN AUTOMOBILE AUX GRANDES MANOEUVRES

M. Loubet s'est rendu à la revue finale des grandes manœuvres de l'Est dans une automobile, qui a remplacé, cette année, le traditionnel landau attelé des quatre chevaux conduits par les artilleurs. Au volant de la voiture présidentielle était le capitaine Levêque.

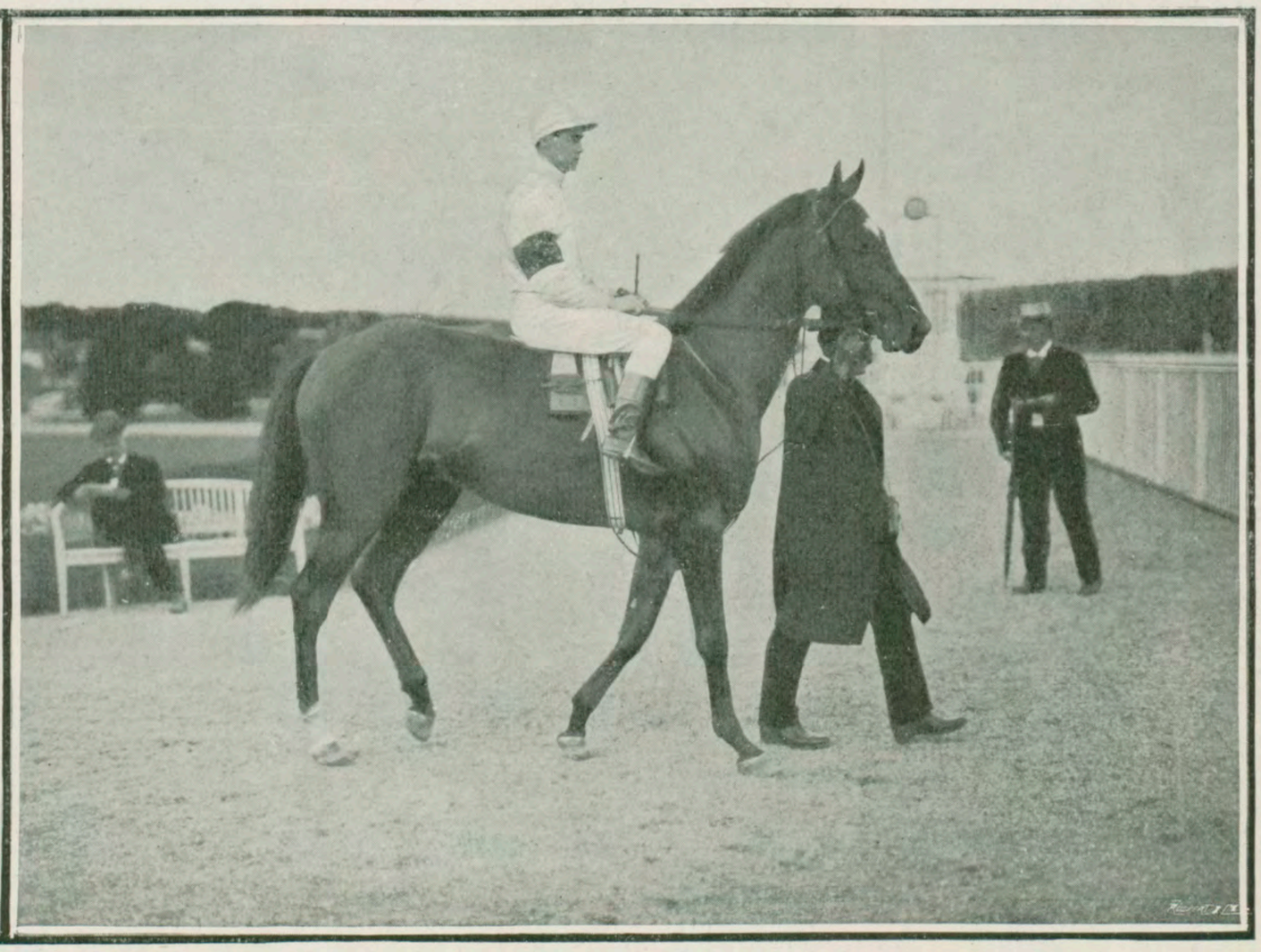
LE SAINT-LÉGER



Challacombe, le vainqueur du Saint-Léger. (Poule de 625 fr. — 2,900 m.)
C'est Challacombe, par St-Serf et Lady Chancellor, à M. W.-M.-G. Singer, monté par Madden, qui est le gagnant du Saint-Léger. A ir is reprises déjà, le Saint-Léger, une des plus anciennes et des plus belles épreuves classiques d'Angleterre, a été gagné par un outsider. Val d'Or devait être le champion très autorisé des écuries françaises ; une tempête assez violente ne lui a malheureusement pas permis de passer le détroit.

Les deux chevaux français qui ont pris part au St-Léger.
Nimay, *par Bocage ou Chesterfield et Vénération, élevée chez M. R. Lebaudy et appartenant à M. Caillault. Montée par J. Reiff, elle a fini 4e. Wagon, par Bocage et Overdin, élevé également chez M. Lebaudy, appartenant à M. Caillault. Monté par Spears, il a fait le jeu de sa camarade Nimay.*

LE CRITÉRIUM DE MAISONS-LAFFITTE



Devant le boxe de *Prestige*.
M. et Mme Vanderbilt sont arrêtés devant le boxe de Prestige, le vainqueur du Critérium de Maisons. M. Vanderbilt est le propriétaire de Prestige.

Le vainqueur du Critérium de Maisons-Laffitte (20.000 fr., plus 2.000 fr. à l'éleveur. — 1.200 m.).
Prestige, *par Le Pompon et Orgueilleuse, élevée chez M. J. Ravaut. Propriétaire, M. W.-K. Vanderbilt : entraîneur, Duke ; jockey, Ransch, a battu facilement d'une demi-longueur Belle-Fleur, une fille de Flying-Fox à M. Edmond Blanc.*

GONDER

Recordman du Monde du saut à la perche

Delaplane, de la S. N. B. S., le gagnant de la Coupe de Paris.

Delaplane, un très bel athlète, le vainqueur de la Course des trois sports, le champion de France en skiff, a également triomphé, dimanche, dans l'épreuve des seniors de la Coupe de Paris, devant Conradès, de l'Union nautique de Bruxelles.

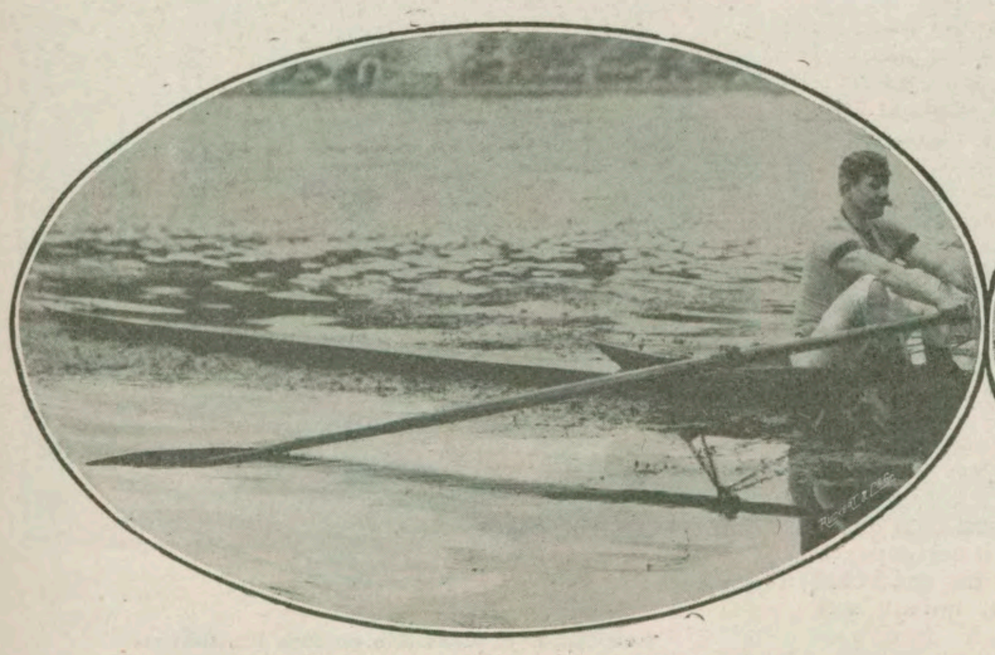
LA COUPE DE PARIS

La difficulté de l'équilibre en skiff — Un long apprentissage — Le meilleur sculler sera le rameur le plus classique, celui qui aura approfondi l'art du croisement des mains à mi-coulisse et du dégagé.

Pour fêter le vingt-cinquième anniversaire de sa fondation, la Société d'encouragement au sport nautique a tenu à donner un éclat tout particulier à la sixième « Coupe de Paris ». Cette grande épreuve, réservée au Skiff, a été fondée en 1896, et a eu d'autant plus de retentissement qu'elle a réuni chaque année des «scullers les plus renommés.

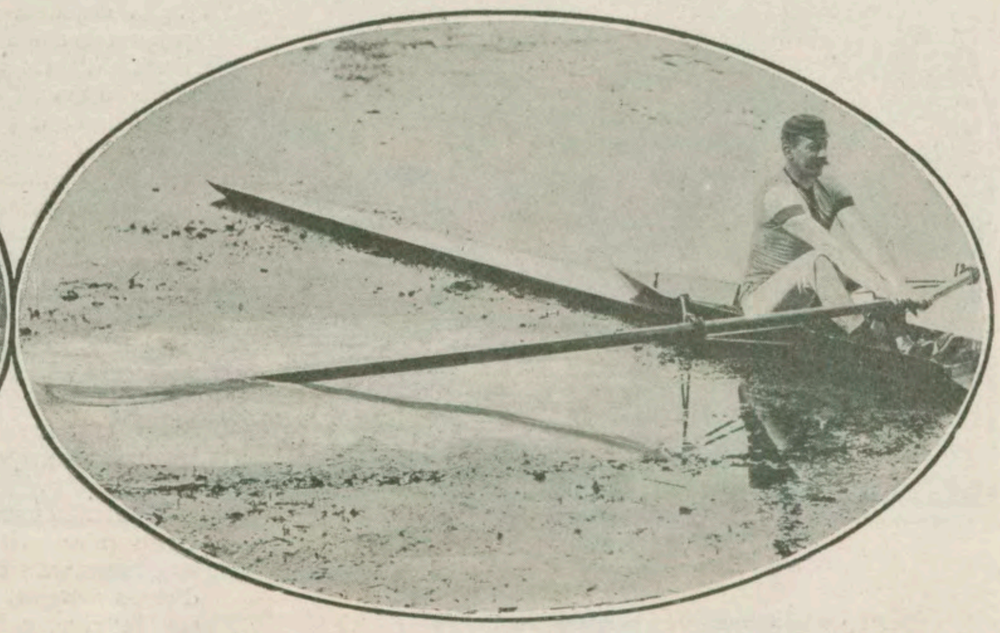
Il est très intéressant de voir après les courses par équipe, les performances des meilleurs rameurs, des champions sélectionnés parmi les champions qui viennent concourir seuls.

Le « Skiff » est la plus rapide des embarcations à un rameur, mais c'est le bateau le plus difficile à manier, à cause de sa très grande étroitesse.



Sur l'avant — La bonne position.

La pelle doit entrer en couvrant l'eau ; il faut également que les avirons soient poussés en dehors par les pouces.



Sur l'avant — La mauvaise position.

On ne doit pas engager l'aviron en sifflet, c'est-à-dire la pelle perchée vers l'arrière du skiff ; car cela produit le même effet que si l'on prenait l'eau avec une cuiller.

Le bon croisement des mains.
Les mains doivent toujours se trouver à même hauteur, pour que le skiff soit équilibré. Quand les mains se croisent à mi-coulisse, il faut qu'elles se frôlent presque.

L'expérience a prouvé que les dimensions les plus aptes à obtenir le maximum de vitesse, étaient une largeur moyenne au maître bau de 28 centimètres et une longueur to ale de 8 m. 50 à 9 m. 30. Ces dimensions peuvent varier suivant le poids ou la taille du rameur... L'équilibre instable d skiff exige une étude approfondie de l'art de ramer. Sous l'habile direction d'un bon capitaine d'entraînement, le débutant fera d'abord son appren issage en yole de mer en pointe, puis il pourra se risquer en canoë, qui est la yole de mer en couple, et ne montera en skiff, que lorsque son coup d'aviron sera suffisamment correct.

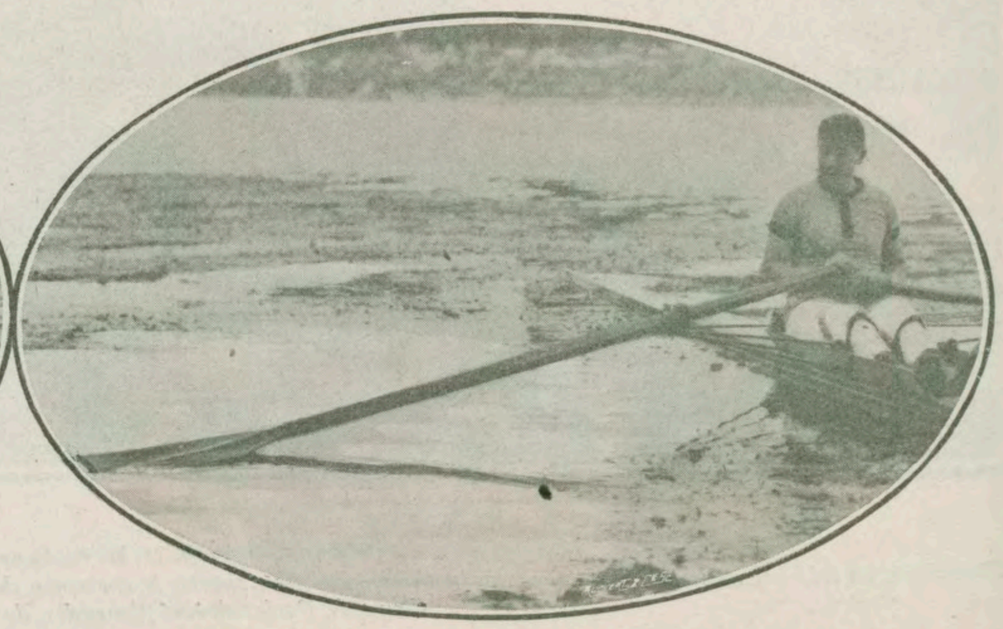
La première difficul é que rencontrera le jeune « sculler » sera de monter dans son skiff. Il mettra son bateau à l'eau, du ponton, la poin e dirigée de préférence vers la remonte du courant. I es avirons é ant mis correctement dans les systèmes, la palette à plat sur l'eau, il réunira dans la même main les deux poignées des avirons bout à bout, s'assiera doucement en se tenant de l'autre main à la rive.

Il s'a it de ramer maintenant sans perdre l'équilibre. Dans la position sur l'avant, les reins cambrés, les épaules basses, les bras tendus, les avirons poussés en dehors par les pouces, la palette couvrant légèrement l'eau, c'est-à-dire n'entrant ni perpendiculairement, ni en sifflet (en style de rowingmen) le rameur commence son coup d'aviron.

Le mauvais croisement des mains
Quand, au croisement, les mains sont distantes l'une de l'autre, le bateau se trouve déséquilibré et penche d'un côté.

La seconde difficulté est le croisement des mains. Les mains qui doivent à l'attaque et au dégagé, se trouver à la même hauteur, seront collées l'une sur l'autre, et l'une légèrement en avant de l'autre au moment où elles se croisent pour éviter le moindre roulis, les bras seront toujours tendus. En allant sur l'arrière, il faut éviter que les coudes soient en dehors et les mains basses, ce qui gênerait dans le mouvement du dégagé ; car pour bien dégager, l'aviron sortira perpendiculairement et très vite, et le plus haut possible de l'eau ; que le débutant se pénètre à fond de ce principe : de toujours ramer à la poitrine, et non au ventre, «de partir des épaules» d'avoir les poignets ployés.

Le bon dégagé.
Le dégagé doit se faire les mains le plus bas possible ; la pelle passe, dans ce cas, haut au-dessus de l'eau, et l'embarcation n'est pas arrêtée dans son élan.



Le mauvais dégagé.
Le sculler dégage mal lorsque ses mains ne sont pas assez basses, la pelle est alors retenue par l'eau pour revenir sur l'avant, surtout quand il y a des vagues.

Le retour sur l'avant sera obtenu par un renvoi des mains le plus rapide possible et un mouvement très vif de la coulisse, qui ralentira progressivement jusqu'au moment d'attaquer pour le coup d'aviron suivant. Le croisement des mains étant opéré sur le retour, il sera très important de baisser la main qui passe sur l'autre et l'attaque s'effectuera d'une façon équilibrée à la même hauteur des deux côtés.

Pour sortir du bateau, on abordera au ponton de préférence à la remonte, et les avirons étant à plat sur l'eau, on sortira d'après les mêmes principes que pour s'embarquer.

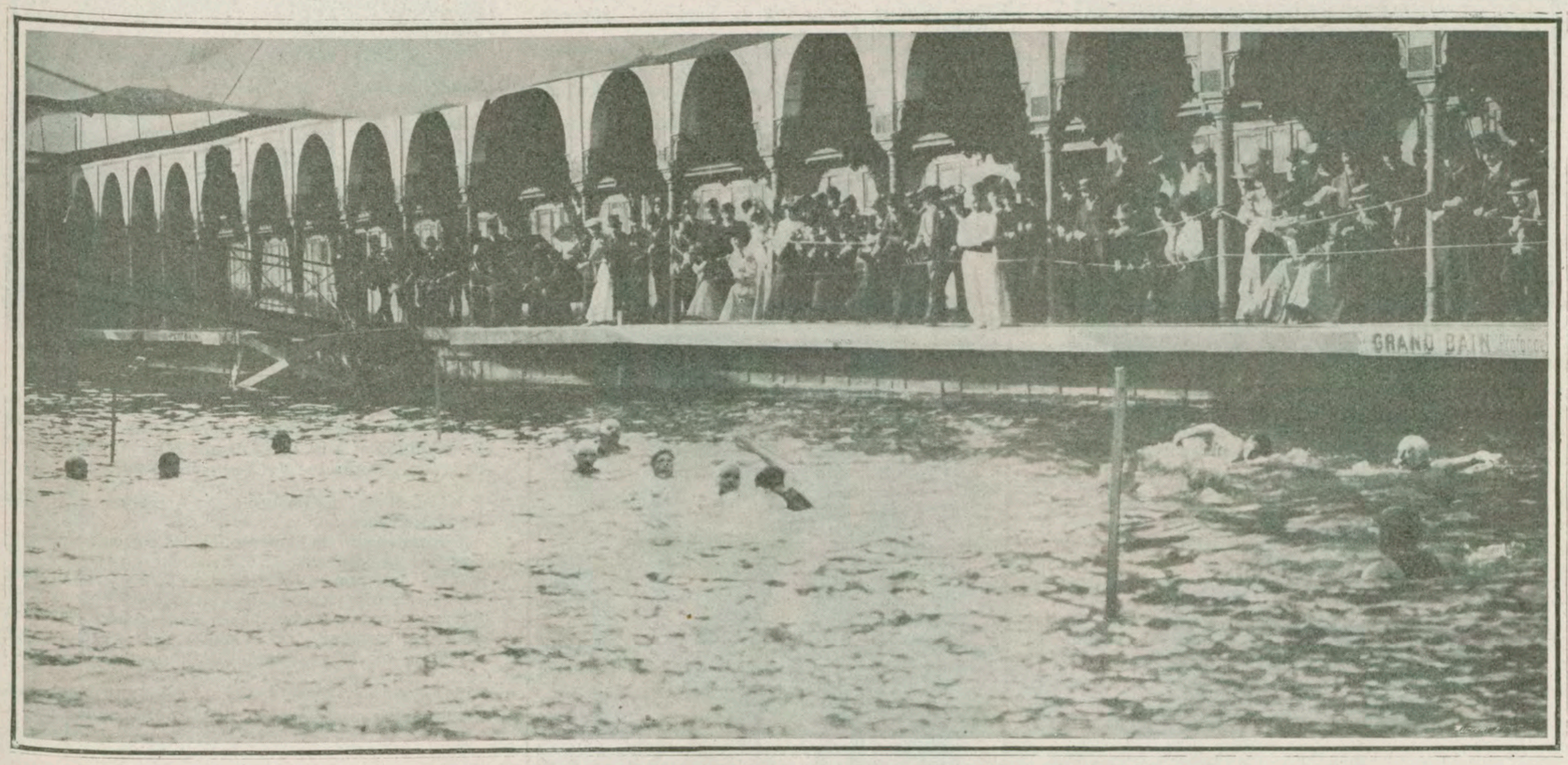
L'entraînement en skiff exige qu'on soit accompagné constamment de son chef d'entraînement, qui est, soit sur la rive, soit dans une autre embarcation.

LOUIS DOYEN.
Président de la Basse-Seine.

Avantages des coudes au corps.
La position des coudes au corps est excessivement importante en skiff ; elle permet d'éviter, dans une certaine mesure, de dégager l'aviron en sifflet, elle facilite le beau dégagé.

Les inconvénients des coudes en dehors.
Il est fâcheux de revenir sur l'avant ou sur l'arrière les coudes en dehors ; l'aviron, dans cette position, couvre imparfaitement l'eau, et le sculler dégage mal.

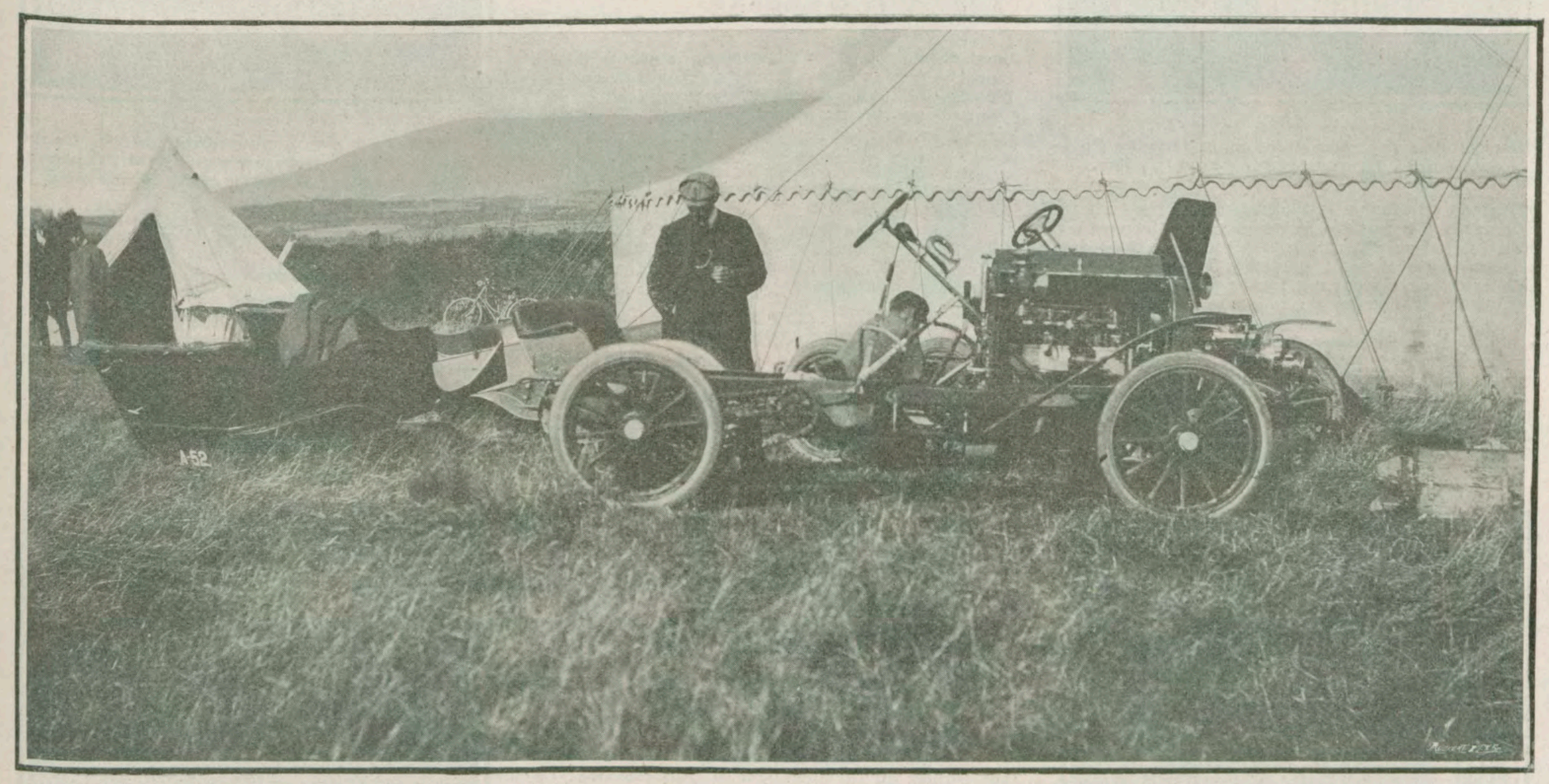
UN MATCH DE WATER-POLO



AUX BAINS DELIGNY

Dimanche, après-midi, s'est disputé un très intéressant match de water-polo. Bien entraînées, l'équipe lilloise et l'équipe parisienne nous ont donné le spectacle d'un jeu très animé. Encore trop inconnu du grand public, le water-polo présente des combinaisons intéressantes et parfois tout à fait imprévues. L'assistance n'a pas ménagé ses applaudissements aux intrépides nageurs, et le match s'est terminé par la victoire de l'équipe des pupilles de Neptune de Lille, par 4 buts à 3.

LE TOURIST'S TROPHY



LA PRÉPARATION DES VOITURES AVANT LA COURSE

C'est la 18-ch. écossaise conduite par J.-S. Napier qui a gagné l'épreuve pour le « Trophée des touristes » organisée par l'Automobile-Club de Grande-Bretagne sur le circuit de l'Ile du Man. Le parcours était exactement de 335 kilom. 500, et les concurrents avaient reçu 43 litres d'essence pour l'effectuer: il s'agissait donc d'obtenir le meilleur résultat comme vitesse sans risquer de dépenser plus que la quantité d'essence allouée pour la totalité du parcours.

LE CONCOURS HIPPIQUE D'OSTENDE

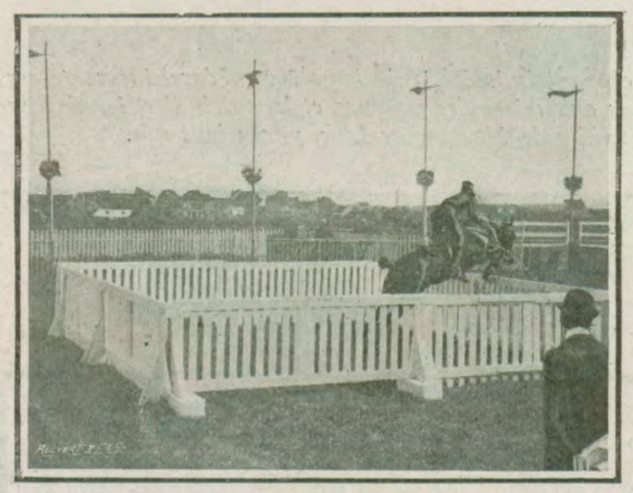
M. Philippot, sur *Roxane*, sautant la triple barre. Roxane, à M. Louis Cornil, a gagné le 4e Prix (200 fr. et une médaille de bronze).

Si le concours hippique d'Ostende, par suite du temps incertain, n'avait pas attiré grand monde, en revanche, les différentes épreuves avaient réuni un nombre extraordinaire de concurrents et ont été fort intéressantes. En voici les résultats :

Prix des Dunes. — Handicap. — Environ 10 obstacles et la rivière (45 concurrents).

1er Prix, Conquérant, monté par son propriétaire, M. Lœwenstein, ; 2e prix, King Edouard, au même propriétaire ; 3e prix, Rayon d'Or, monté par le lieutenant Mosselman et appartenant à M. Geo Kryn.

La pluie est venue contrarier la seconde journée et a obligé les nombreux spectateurs à chercher un

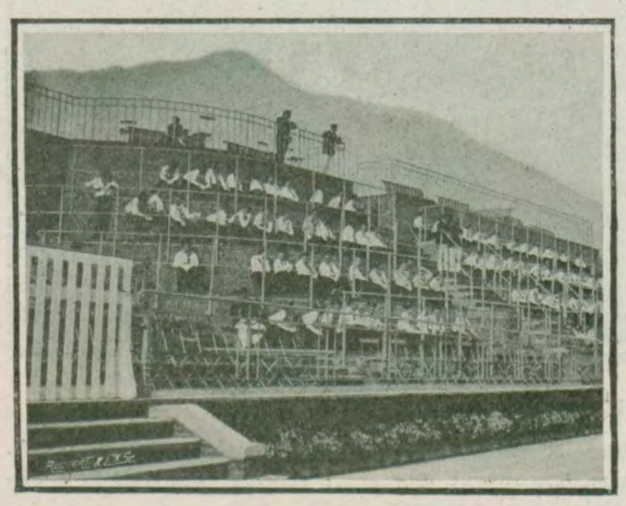


Le capitaine van Langhendonck dans le Parc à moutons. Il montait son cheval *Zoulou*.

refuge dans les tribunes. Seuls, les membres du jury sont restés à leur poste, examinant attentivement les sauts des chevaux à travers les obstacles. Bien que le terrain fût glissant, plusieurs concurrents dans diverses épreuves ont fait le parcours sans faute et dans le Cross Country aucun des cavaliers n'a vidé les arçons.

La Coupe offerte par feu le comte Ch. d'Ursel, gouverneur de la province, le Championnat d'Ostende, a réuni 43 concurrents.

Après barrage entre les quatre premiers, le 1er prix, la Coupe, médaille de vermeil et 1,500 fr., est revenu à Timber Tapper, monté par le propriétaire, M. A. Lœwenstein.



Les mousses assistant au Concours hippique

LE GRAND PRIX DE BORDEAUX DE DEMI-FOND

Splendide journée, à Bordeaux, au vélodrome du Parc, pour le Grand-Prix de demi-fond, épreuve merveilleusement réussie.

Cette course de 50 kilomètres, derrière tandems, spectacle cher à Bordeaux était anxieusement attendue par tous les sportsmen qui s'étaient rendus en nombre au vélodrome.

La course a donné tout ce qu'on attendait d'elle : mieux peut-être encore, car personne — sauf l'intéressé peut-être — ne pouvait croire à une aussi éclatante victoire de Fernand Luguet, qui, ne l'oublions pas, faisait ses débuts dans ce genre d'épreuve. Pour ses débuts il a fait un coup de maître, enlevant la première place avec une facilité déconcertante, doublant et redoublant ses adversaires, de qualité pourtant. Le « petit prodige », comme on l'appelle dans les milieux sportifs de Bordeaux, s'est révélé à tous ses admirateurs... et aux autres comme un merveilleux coureur de piste ; sa réputation sur la route n'est plus à faire. Il a, d'une souplesse extraordinaire, suivi tous les trains des équipes excellentes quoique peu nombreuses, que le sport athlétique bordelais avait mises sur piste.

F. Luguet, du Sport Athlétique Bordelais, le gagnant du Grand Prix de Bordeaux (1/2 fond 50 kilomètres).

Autour des barrières de nombreuses personnes regrettaient de ne plus pouvoir l'opposer à l'invincible Marcel Cadolle, l'ex-amateur champion de France sur la distance, et qui vient d'être récemment classé professionnel.

Nous le regrettons avec eux, car vraiment c'eût été un beau spectacle sportif.

Le deuxième, Tardieu, quoique possédant un formidable service d'entraîneurs, fut doublé onze fois par son vaillant adversaire. Nous croyons pouvoir dire qu'il n'était pas assez prêt pour se mieux défendre. Quant à Lalanne, il fut très souvent seul, ce qui est une excuse.

Luguet a battu le record local, détenu par son camarade de Club Puissant, accomplissant les 50 kilomètres en 1 h. 6 m. 27 s. (ancien record, 1 h. 7 m. 26 s.).

Dès le départ, Luguet manque son tandem et Tardieu prend la tête. Mais au douzième tour Luguet accélère, et, au quatorzième tour, Lalanne est doublé par lui. Tardieu est à un demi-tour.

Au septième kilomètre, Lalanne est doublé une deuxième fois par Luguet, fort bien repris par ses entraîneurs.

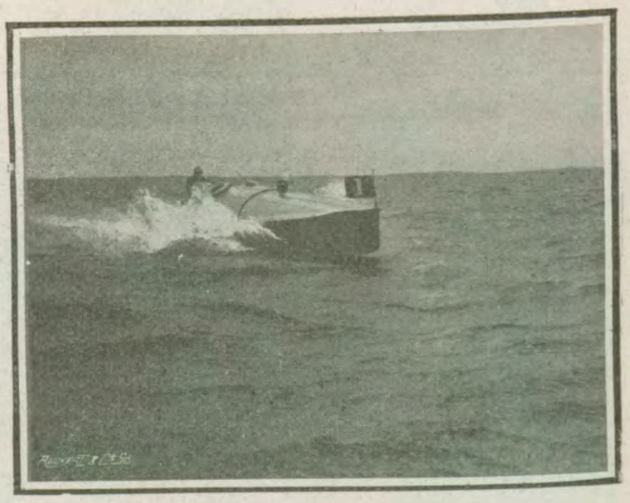
Enfin, au neuvième kilomètre, Luguet, emmené par Sarbarie-Gérard, double Tardieu pour la première fois. Il repart à toute allure, doublant Lalanne pour la troisième fois au dixième kilomètre.

Au douzième kilomètre, Luguet revient en boulet sur Tardieu qu'il double pour la deuxième fois. La victoire de Luguet ne fait plus de doute pour personne,

La course continue. Luguet gagne de plus en plus.

La fin approche. Plus que dix tours. Luguet a une avance de neuf tours sur le second. Puissant-Houques, Depas-Roy et enfin Luguet jeune-Dagrant le reprennent et lui font prendre encore trois nouveaux tours sur le second. C'est enfin la victoire de Luguet.

LA COUPE HARMSWORTH



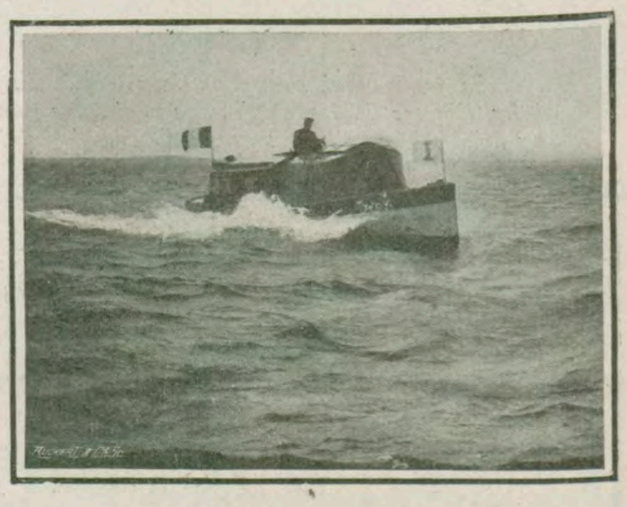
Le *Napier II*, le vainqueur de la Coupe Harmsworth, Ce racer appartient à M. Lionel de Rothschild et à l'Hon J. Scott Montague ; il a un moteur de 160 chevaux.

Le lundi 11, se disputait à Arcachon la Coupe Harmsworth.

Dès une heure de l'après-midi, les curieux commencent à prendre place tout le long du rivage.

Mais le moment du départ approche. Sur le long du parcours des trente milles marins, soit 55 kilom. 1/2, jalonné par de grandes baies triangulaires rouges et blanches, portant à leur sommet le pavillon de la « Voile d'Arcachon », le flot est libre pour les concurrents.

Un coup de canon. Il est 2 h. 25. Plus que 5 m. Les quatre canots engagés, les trois angilas et le



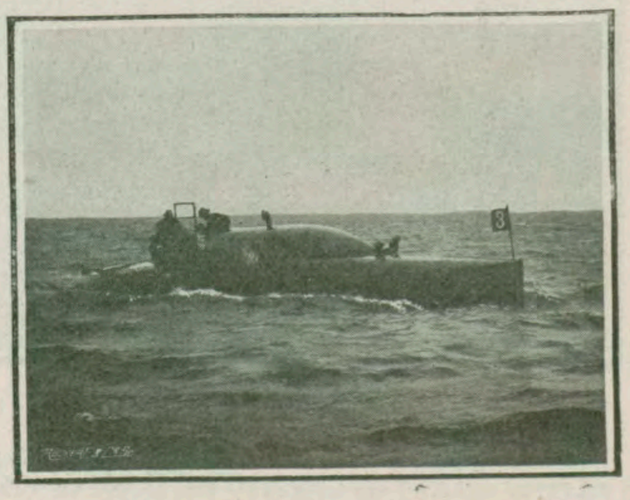
Le *Mab*, l'un des concurrents de la Coupe Harmsworth. Son propriétaire est M. Thubron. Il a un moteur d'une force de 80 chevaux.

français *Mab*, ont déjà pris leur canter. Ils évoluent devant la jetée pour prendre un départ aussi avantageux que possible.

Une grosse boule blanche monte au mât du départ, à l'extrémité de la jetée. Un deuxième coup de canon ; la boule blanche descend. Il est 2 h. 30. Les canots partent.

Sir Harmsworth, fondateur de l'épreuve, assiste lui aussi à ce début de la lutte qu'il provoque.

C'est au milieu d'un tonnerre d'acclamations que le *Napier II* a franchi la ligne de but, à 4 h. 2 m. 26 s., ayant ainsi couvert les 55 kil. 500 en 1 h. 32 m. 26 s. soit une moyenne de 36 kil. 200 à l'heure.



Le *Brooke* (300 H.-P.) n'a pu finir le parcou-

L'ARCACHON III

*Du dimanche 6 août au dimanche 17 se sont succédé sans interruption les courses et croisières réservées à tous les genres d'embarcations : yachts, yoles de mer, bateaux de service, voiliers, canots automobiles, etc. L'*Arcachon III, *de la Sonderklasse, dont nous donnons la photographie, a gagné la médaille de la* Vie au Grand Air, *dans la Coupe Veyrier-Montagnères (11 milles 1/2 en deux tours).*

LES RÉGATES A ARCACHON

Du dimanche 3 au mardi 5 se sont disputées, dans le bassin d'Arcachon, les différentes épreuves réservées aux voiliers.

Les yachts des séries de *1 tonneau max mum* et de *1 tonneau à 2 tx 5* couraient avec les yachts de la Sonderklasse pour la Coupe de M. Veyrier-Montagnères, maire d'Arcachon.

Les yachts de 2 tx 5 rendaient 3 minutes aux sonderklasse et 11 m. 33 s. à ceux de 1 tonneau.

Partants :

Fé ia, 2 tx 5, à M. Blanchy, Arcachon; *Sloughi*, 2 tx 5, à M. Cloarec, Arcachon; *Maëtina*, 2 tx 5, à M. Dours, Bayonne; *Aiglo i*, 2 tx 5, à M. Lataillade, Arcachon; *Astarté I*, 2 tx 5, à M. Seward, Arcachon; *Arcachon I*, Sonderklasse, à M. Beaumaine; *Arcachon III*, Sonderklasse, à M. Seward; *Chichourle*, 1 tonneau, à M. Picon.

1re épreuve. Classement en temps compensés. 11 milles et demi en deux tours.

Belle brise. Tous les bateaux ont enroulé un ris, sauf *Arcachon I*, qui porte bien toute sa voilure.

1. *Féria*, 2 h. 43 m. 35 s.; 2. *Arcachon III*, 2 h. 52 m. 31 s.; 3. *Aiglon*, 2 h. 52 m. 34 s.; 4. *Arcachon I*, 2 h. 55 m. 15 s.; 5. *Sloughi*, 2 h. 55 m. 30 s.; 6. *Maëti a*, 3 h. 1 m. 37 s.; 7. *Chichourle*, 3 h. 7 m. 7 s.; 8. *Astarté I*, 3 h. 11 m. 15 s.

2e épreuve. Jolie petite brise, fraîchissant au second tour.

1. *Fé ia*, 2 h. 33 m. 17; 2. *Chichourle*, 2 h. 33 m. 49 s.; 3. *Arcachon III*, 2. h. 35 m. 21 4. *Maëtina*, 2 h. 35 m. 46 s.; 5. *Astarté I*, 2 h. 44 m. 7 s.; 6 *A cachon I*, 2 h. 44 m. 14 s.

Fé ia gagne la Coupe de M. Veyrier-Montagnères.

Pour compléter, le compte rendu des trois épreuves de la Sonderklasse et des yachts de 2 tx 5 maximum, voici les résultats des régates du 7 septembre :

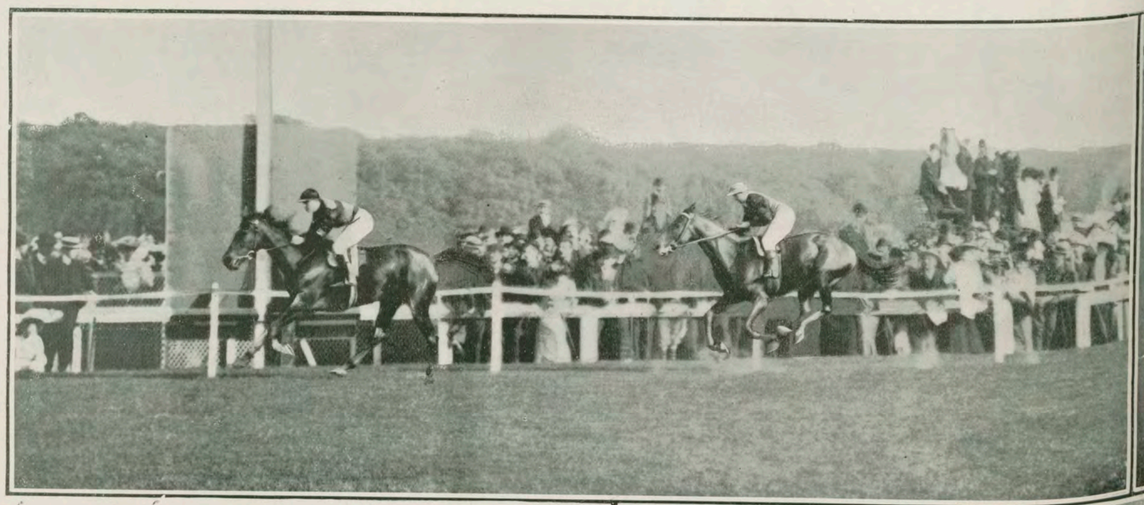
Temps compensés.

1. *Arcachon I*, 1 h. 57 m. 59 s., Sonderklasse; 2. *Maëtina*, 1 h. 59 m. 15 s., 2 tx 5; 3. *Arcachon III*, 2 h. 1 m. 57 s., Sonderklasse; 4. *Astarté I*, 2 h. 6 m., 2 tx 5; 5. *Chichourle*, 2 h. 9 m. 42 s., 1 tonneau.

Grosse brise. Mer forte. Les 2 tx 5 rendaient toujours 3 minutes aux yachts de la Sonderklasse et 11 m. 33 s. aux yachts de 1 tonneau.

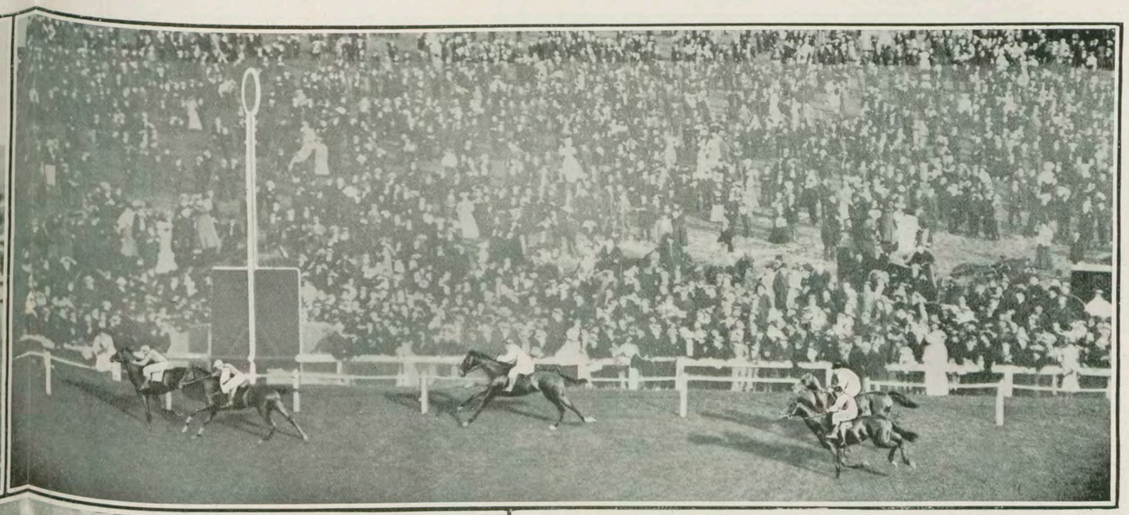
La Vie au Grand Air

LA JOURNÉE DE L'OMNIUM ET DU ROYAL OAK AU BOIS DE BOULOGNE



Clyde, par Childwick et Common-Dance. — *Adam* par Flying-Fox et Amie.

L'arrivée du Royal Oak (50.000 fr. plus 4.000 fr. à l'éleveur. Le prix s'est monté à 80.600 francs).



Livarède, par Général-Albert et Didine. — *Nuit*, par Lutin et N. de Kalmia. — *Nopal*, par Upas et India. — *Salomon*, par Saint-Damien et Sagesse. — *Sofie*, par Simonian et Didine.

L'arrivée de l'Omnium (25.000 fr. — Le prix s'est monté à 37.000 fr. — Handicap. — 2.400 m.).

La défaite de Flying Fox ✗ La Camargo et Clyde ✗ Le grand handicap d'automne ✗ Le sang de Victot. ✗ ✗ ✗ ✗ ✗ ✗

Deux Flying Fox, dans la journée du dimanche, ont mordu la poussière ! tel est l'événement qui aurait peut-être été plus sensationnel si le ring avait encore existé. A coup sûr, messieurs les bookmakers auraient fait payer une forte, une très forte proportion pour Adam, qui semblait avoir à sa merci le Prix Royal Oak. Tout au moins son écurie escomptait fortement sa victoire ; la défaite d'Adam dans le Grand Prix de Deauville n'avait pas été acceptée comme réelle, aussi bien par le propriétaire que par l'entraîneur et le jockey du fils de Flying Fox et Annie ; que de fois le même fait se reproduit : on possède un crack dans son écurie, on compte sur lui, et bêtement il se fait battre par des animaux de moindre valeur ; certes il y a souvent en épreuve publique, des circonstances qui atténuent une défaite, mais dimanche Adam a été réellement battu parce qu'il a trouvé meilleur que lui. Depuis Deauville, le frère d'Ajax avait fait un bon travail, et sa condition avait visiblement progressé ; il est pourtant possible que, par une de ces anomalies dont la nature foisonne, Adam ne soit qu'un flyer. Il paraît ressortir de l'apparence de sa course d'hier que c'est par le développement de son mécanisme seul qu'il puisse, à l'heure actuelle, triompher de ses adversaires : c'est en cours de route qu'il devra gagner des courses, s'il doit en gagner, et ce n'est qu'à l'usage qu'on pourra connaître la durée de ses ressources. Il est certain que, abstraction faite de Clyde, il a battu de huit longueurs Phœnix, qui est pourtant un excellent cheval, et c'est par son mécanisme qu'il a brisé cet adversaire. Il est également certain que le cheval de M. Edmond Blanc, traité d'abord de trop de considération, victime ensuite d'une grave maladie, n'a pas eu l'entraînement régulier et sévère qui lui eût été nécessaire. Il est admissible enfin qu'Adam ait laissé quelque chose de lui-même dans la maladie dont il a été atteint, et qu'une souffrance cachée, que rien jusqu'ici ne dévoile, l'empêche de donner l'effort final ; on impute à une défaillance morale ce qui est une infirmité physique. Quant à Clyde, elle paraissait arriver au summum de sa condition, certains même — non sans raison, la trouvaient un peu « sucée » ; le résultat, sans donner tort à ces derniers, a prouvé que la demi-sœur de La Camargo était encore en pleine possession de ses moyens et si les apparences étaient un peu contre elle, son courage et son endurance lui ont permis de triompher facilement.

Lorsque le départ a été donné, Adam a pris la tête, devant Phœnix, Clyde et Brat. G. Stern, qui pilotait le fils de Flying Fox, a attendu pendant la première partie du parcours qu'un concurrent voulût bien passer en tête, puis restant leader par force, il s'est décidé à attendre devant, comme les circonstances l'y obligeaient. Le train a donc été assez lent. Adam, qui avait tiré très fort jusqu'au bas de la côte, se calmait dans la montée et les chevaux arrivaient dans la descente, allant encore tous quatre dans une action très facile. Au milieu de la descente, Clyde, qui s'était placée dans la côte à côté de Phœnix, le dépassait et venait sur les talons d'Adam. Celui-ci recommençait alors à tirer et l'allure devenait plus rapide. Entre les deux derniers tournants, Phœnix était en détresse et Brat incapable d'améliorer sa position. Adam tirant toujours très fort, venait ainsi jusqu'à l'entrée de la ligne droite, escorté de la jument de M. Veil-Picard. Un peu avant les petites tribunes, Clyde était à côté du fils d'Amie, qui se rendait immédiatement et passait en deux foulées de tirer double à être battu. La jument de M. Veil-Picard prenait alors le terrain que son jockey lui laissait prendre et l'emportait finalement de deux longueurs et demie. Phœnix finissait troisième, à huit longueurs.

La rentrée de Clyde.

Clyde, la gagnante du Prix de Diane, vient, par sa victoire dans le Royal Oak, où elle a triomphé du crack Adam, de se classer comme la meilleure pouliche de l'année ; elle est par Childwick, le père de La Camargo.

Quant à l'autre Flying Fox qui se fit battre c'était dans un lot de débutants, et cette pouliche, fort belle, Blue Fly, par Flying Fox et Bluette, pourra en appeler de sa défaite ; à mon avis, elle n'est pas encore très prête, et si Noris a triomphé d'elle ce n'est pas tant à cause de la qualité de ce fils de Byrhiri, qu'à cause de sa préparation très avancée.

Nous sommes redevables à M. Edmond Blanc d'une véritable révolution dans l'art si difficile et si délicat d'élever des pur sang destinés aux hippodromes, et le jour où tous les éleveurs se décideront à suivre les principes adoptés au Jardy, nous aurons une production chevaline tout à fait extraordinaire. Pendant des années et des années on a écouté religieusement les conseils des Anglais — de certains Anglais plutôt — qui, emballés par les théorèmes savants de quelques mathématiciens éleveurs en chambre, ont cru que l'alliance du sang suffisait seule à produire des cracks.

Or, l'œuvre hippique en même temps qu'agricole de M. Edmond Blanc, a prouvé la fausseté, l'inanité de l'élevage mathématique. Choisir des étalons de grande origine, posséder des poulinières hors ligne, c'est parfait, mais ce n'est pas tout : il faut aussi savoir élever les poulains, surtout étant donné que ces poulains devront, durant leur vie, fournir un travail tout spécial. Dans les dernières ventes de yearlings on peut remarquer que les animaux ayant obtenu les plus fortes enchères sont ceux qui proviennent des meilleurs haras, des haras où l'on sait élever. Quand on dit que le prix de revient d'un yearling de pur sang oscille entre 2.800 et 3.000 francs, certains vous traitent de fou ! Oh ! certes, il est facile d'élever un yearling à beaucoup moins, il peut même ne rien coûter du tout, mais serait-il un produit de Flying Fox et de La Camargo, je sup ose, si son éleveur n'a pas eu pour lui tous les soins que nécessite sa destinée, si, à peine sevré, il n'a pas eu de l'avoine de toute première qualité, des phosphates assimilables, quand les prairies ne sont pas suffisamment phosphatées, si on ne l'a pas dorlotté comme un grand enfant délicat, jamais il ne deviendra un crack. Un haras — il faut bien que nos éleveurs de pur sang le comprennent — n'est pas seulement une réunion d'étalons et de poulinières, c'est en même temps une vraie exploitation agricole, dont les prairies devront être entretenues et renouvelées et dont le sol devra être choisi... Car il est un fait, et on n'a qu'à consulter les résultats de ces dernières années, les grandes épreuves sont toutes — ou presque — revenues aux élèves des haras dont les propriétaires étaient autant agriculteurs qu'éleveurs.

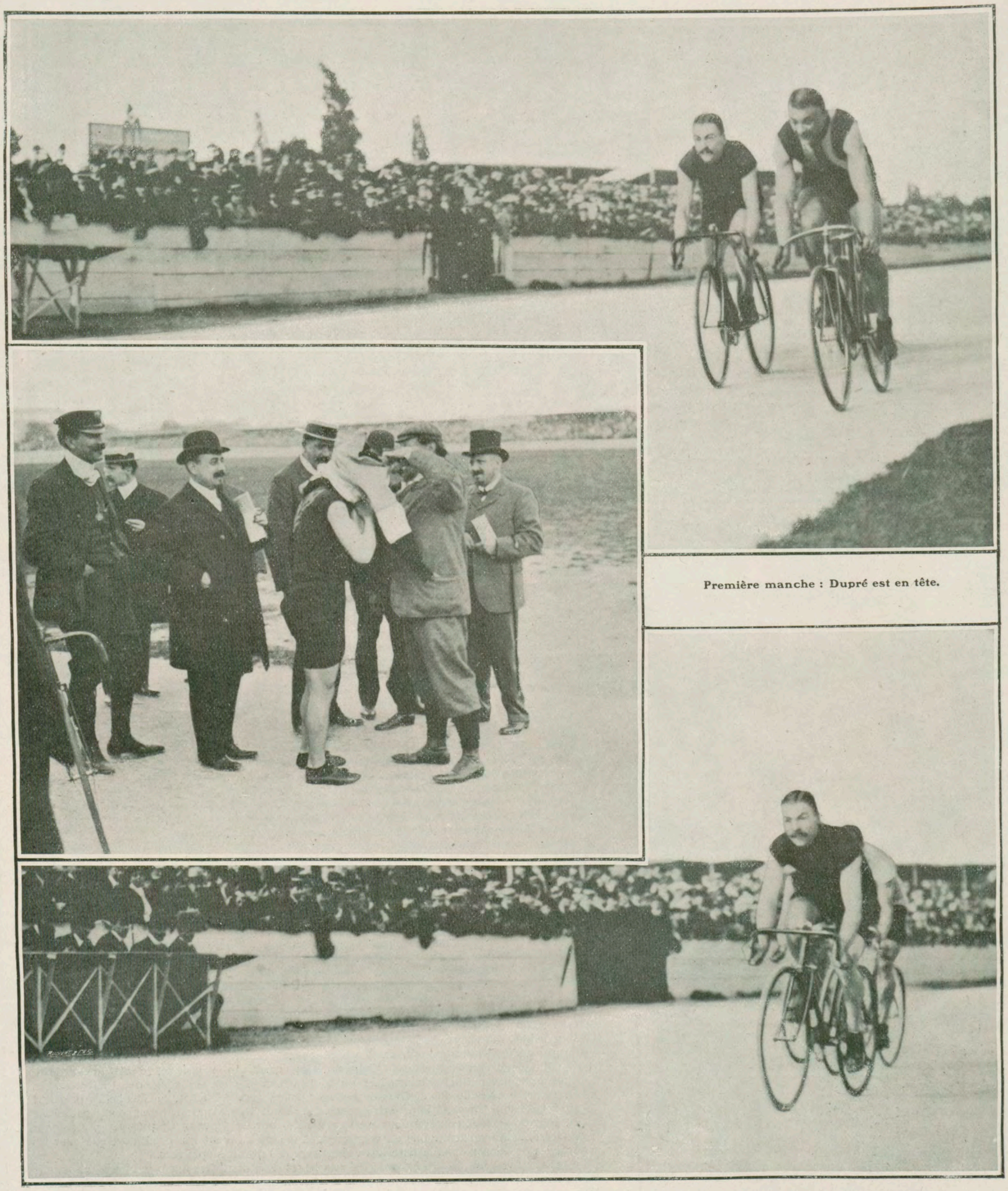
Dimanche encore, dans l'Omnium, ce handicap classique, c'est un produit d'un bon haras qui a triomphé ; on a beau dire, c'est le sang de Victot, certes, M. Aumont possède des étalons de premier ordre, mais à Victot, quelles belles prairies ! avec quel soin elles étaient entretenues. Le regretté M. Aumont avait compris avant M. Edmond Blanc tout l'intérêt qu'il y avait, pour un éleveur de pur sang, à soigner sa terre, et nous retrouvons et retrouverons encore souvent les produits élevés sur les prairies de Victot dans la liste des vainqueurs des grandes épreuves.

C'est pourquoi les stud-groom de nos haras devraient être un peu plus à l'honneur qu'ils ne le sont ; à part Duret, Balchin et deux ou trois autres, le monde des courses ignore ces modestes mais si utiles auxiliaires des entraîneurs et des propriétaires.

Certainement les grandes épreuves à venir présenteront un intérêt capital et je crois que, parmi les plus prochaines, le Prix du Conseil municipal nous promet une épreuve magnifique : les meilleurs produits de nos meilleurs haras vont se rencontrer sur la piste merveilleuse et classique du Bois de Boulogne. Quel va être le vainqueur ? L'écurie Edmond Blanc mettra en ligne plusieurs de ses cracks, mais elle aura contre elle une coalition formidable d'animaux de tout premier ordre, comme Clyde, Macdonald, Finasseur, Fifre II et d'autres encore qui sont spécialement réservés pour cette épreuve.

Franc Picard.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE (CYCLISME)



Première manche : Dupré est en tête.

Poulain endosse le maillot tricolore.

Deuxième manche gagnée par Poulain.

LA VICTOIRE DE POULAIN

Le Championnat de France remonte à 1881 ; il a d'abord eu lieu à bicycle, sur 10 kilomètres, jusqu'en 1889. Cette année, cette épreuve devait se disputer en un certain nombre de courses, tant à Paris qu'en Province, avec addition de points. La seule innovation, cette fois, a été que la grande finale s'est courue en trois manches. La première manche a été gagnée par Dupré, devant Poulain et Friol. Dupré, qui longeait les balustrades, dans le dernier virage, a plongé à la corde. Poulain n'a pu le remonter. Poulain triomphe dans les deux autres manches. Il a eu les honneurs du maillot tricolore, qui lui sont conférés par le nouveau règlement de l'U. V. F. : les couleurs françaises seront désormais portées par quatre champions de France du fond et de vitesse, amateurs et professionnels.

LE MEETING DU MONT VENTOUX

AU SOMMET DU MONT VENTOUX

Les voitures de touristes se serrent, en rangs épais, au sommet du mont Ventoux, à 2.000 mètres d'altitude, sur une sorte de terrasse, en attendant l'arrivée des grosses voitures. Le parcours de la course de côte était de 21 kilom. 600, que le premier a couvert en 19 m. 13 s.

UN VIRAGE PENDANT LA COURSE DES GROSSES VOITURES

Dans cette course, qui comprenait une rampe de 13 o/o, on a atteint la vitesse extraordinaire de 67 kilom. 441 à l'heure. Sur la gauche de cet instantané se trouve le reporter photographe Rol, qui a été tué dans l'accident survenu à la voiture de Collomb. Nous perdons dans Rol un de nos dévoués collaborateurs.

LES ÉCURIES DE LONGCHAMP

Les nouvelles écuries installées au pesage même de l'hippodrome de Longchamp.

Depuis longtemps propriétaires et entraîneurs avaient demandé à la Société d'encouragement s'il ne lui serait pas possible d'installer au pesage même de son hippodrome du Bois de Boulogne des écuries pour les chevaux venant de centres d'entraînement un peu éloignés. Lors de la reconstruction des tribunes, M. Girault l'architecte de la Société d'encouragement avait compris dans son plan de réfection du pesage des écuries boxes ainsi que des chambres de lads. La nouvelle installation est des lus pratiques et des plus hygiéniques : au-dessus des boxes se trouve une petite chambre destinée au lad de voyage. Ainsi les chevaux pourront être amenés la veille et même l'avant veille de l'épreuve qu'ils doivent disputer.

LA MORT DU PHOTOGRAPHE MARCEL ROL

Nous avons appris lundi matin une bien triste nouvelle, la mort d'un de nos collaborateurs les plus dévoués, Marcel Rol, le reporter photographe bien connu et estimé dans les milieux sportifs.

Rol était revenu du mont Ventoux dans la voiture de Collomb, qui a culbuté. On a relevé Rol avec une fracture au crâne. Il est mort quelques minutes après l'accident.

Marcel Rol avait environ vingt-neuf ans. Il s'établit il y a environ deux ans. Il s'était marié au mois de décembre dernier. Demain il allait être père.

UNE COURSE DE 10 HEURES A REIMS

Un match entre Drumel et Thiebault a eu lieu sur la place du Boulingrin, à Reims. Il s'agissait d'une course de 10 heures. Drumel a triomphé en couvrant 286 tours, environ 90 kil.

UN ACCIDENT DE MOTOCYCLETTE

Louis Bac, le motocycliste parisien, est tombé dans la finale du championnat du monde, au Zurenborg, le 23 juillet. Il est depuis 50 jours en traitement à l'hôpital de Stuyvenberg, à Anvers. Il reviendra vers la fin du mois à Paris.

LE RAID HIPPIQUE DU MÉDOC

Le raid hippique du Médoc (Gironde), a été couru le lundi 14 août, sur la route de Lesparre-Soulac-sur-Mer-Le Verdun et retour (72 kil.).

Parmi les engagements qui s'élevaient au nombre de 14, des chevaux attelés de tout âge et de toute

Le vainqueur du Raid hippique du Médoc, *Volga*, 6 ans, à M. Henri Bousqué.

provenance. 1.000 fr de prix avaient été alloués à cette épreuve,

La victoire est revenue à Volga, un cheval de 6 ans de 1 m. 44. par Jalabart et Léonie, appartenant à M. Henri Bousqué, de Pau. Le vainqueur était conduit par M. Larrieu, également de Pau. Temps : 3 h. 5 ; moyenne de marche 23 kil. 1/2 à l'heure, soit 390 m. environ à la minute. Volga est arrivé au trot dans un état de fraîcheur remarquable.

C'est encore dans le Sud-Ouest qu'on a eu l'initiative de ce raid, il est regrettable que les manifestations hippiques de ce genre ne soient pas plus imitées dans toute la France.

LE PRIX CORNULIER

***Condé*, qui a triomphé dans le Prix Cornulier (course au trot monté), en 4 m. 25 s.**

Le prix de Cornulier couru le mercredi 13 à Saint-Cloud ne pouvait, régulièrement, échapper à Condé s'il venait à confirmer ses exploits passés. En effet, le produit des Rouges-Terres, après avoir pris une avance sérieuse, l'a conservée jusqu'au poteau. Dans le peloton qui le suivait, nous avons vu Carquebut confirmant sa bonne course précédente, et Cuba, qui avait peut-être lâché la proie pour l'ombre, en ne courant pas le prix des Pommiers, prendre la troisième place dans une allure plaisante. Camponac a paru se refuser à tout effort, comme un animal qui a besoin de repos.

Condé, est un cheval de 3 ans, par Réséda et Olivette; propriétaire : M. L. Olry; jockey : R. Urier.

A PROPOS DU TOURNOI D'ÉPÉE D'ÉTRETAT

Par suite d'un mauvais renseignement, nous avons donné comme gagnants du Tournoi international d'épée, qui eut lieu le 8 septembre dernier, à Etretat, l'équipe anglaise. C'est l'équipe de Rouen, composée de MM. Duchesne, Gay, Fleury, Randabel et Popon, qui s'est classée première avec 0 défaite. Le team londonien était second. Les tireurs rouennais sont d'autant plus fiers de leur victoire, et à juste titre, qu'ils avaient à faire à très forte partie, car toute une série de forts escrimeurs étaient réunis à Etretat.

LÉON BATHIAT A ROUBAIX

Léon Bathiat, qui vient de remporter 9 victoires sur 10 courses cette année, au vélodrome de Roubaix.

LE MEETING DU MONT VENTOUX

UN DÉPART DE LAMBERJACK, SUR SA *GRIFFON* MUNIE DE PNEUS *MICHELIN*

Lamberjack est arrivé premier dans l'épreuve des motocyclettes. Il a accompli la superformance de monter la côte du Ventoux avec sa 2-cylindres en 25 m. 48 s. 1/5. Moyenne dans l'heure : 50 kilom. 232. Le précédent record est battu de près de 7 minutes.

DEMESTER, SECOND DANS L'ÉPREUVE DES MOTOCYCLETTES, SUR SA *GRIFFON* MUNIE DE PNEUS *MICHELIN*

Demester s'est classé second, en 28 m. 35 s. 1/5. Le précédent record, qui appartenait à Inghilbert, en 32 m. 20 s. 1/5, est donc également battu par Demester de près de 4 minutes.

LA SCIENCE EN BALLON

Les Sports sont utiles aux Sciences et leur rendent les plus grands services ▱ Les aéronautes sportsmen sont toujours prêts à se mettre à la disposition des savants, et souvent ils font eux-mêmes d'intéressantes observations ▱

Ce sont, évidemment, les esprits chagrins qui ont inventé de dire que les sports étaient distractions d'oisifs. Les sports bien compris, les vrais sports, sont, au contraire, distraction utile: bientôt, grâce aux efforts persévérants de leurs défenseurs, on pourra dire distraction nécessaire.

Car, sans parler de l'utilité de certains d'entre eux pour le développement physique (c'est le cas des sports athlétiques, il est des sports, comme l'aérostation, le yachting, l'automobile, qui exigent de la part de leurs fervents de sérieuses connaissances scientifiques.

Et le tourisme, le bon et sain tourisme sous toutes ses formes : bicyclette, auto, alpinisme, n'a-t-il pas mis la géographie en honneur ? grâce à lui, aujourd'hui, il n'est personne qui ne soit à même de déchiffrer une carte topographique, ce que peu de citoyens français, il faut bien l'avouer, étaient à même de faire il y a vingt ans.

Par un réflexe inévitable, si la science est utile aux sports, les sports sont utiles à la science ; certain d'entre eux constituent pour elle de véritables *outils*, et au premier rang de ceux-là, il faut citer le ballon.

L'aérostat, en effet, ce véhicule qui permet à l'homme de s'élever dans les airs, d'aller scruter les phénomènes météorologiques au lieu même où ils se produisent, était autrefois un instrument d'exception, et il n'aurait pas fallu demander à un ministère des crédits pour des ascensions en ballon: on eût été fort mal reçu.

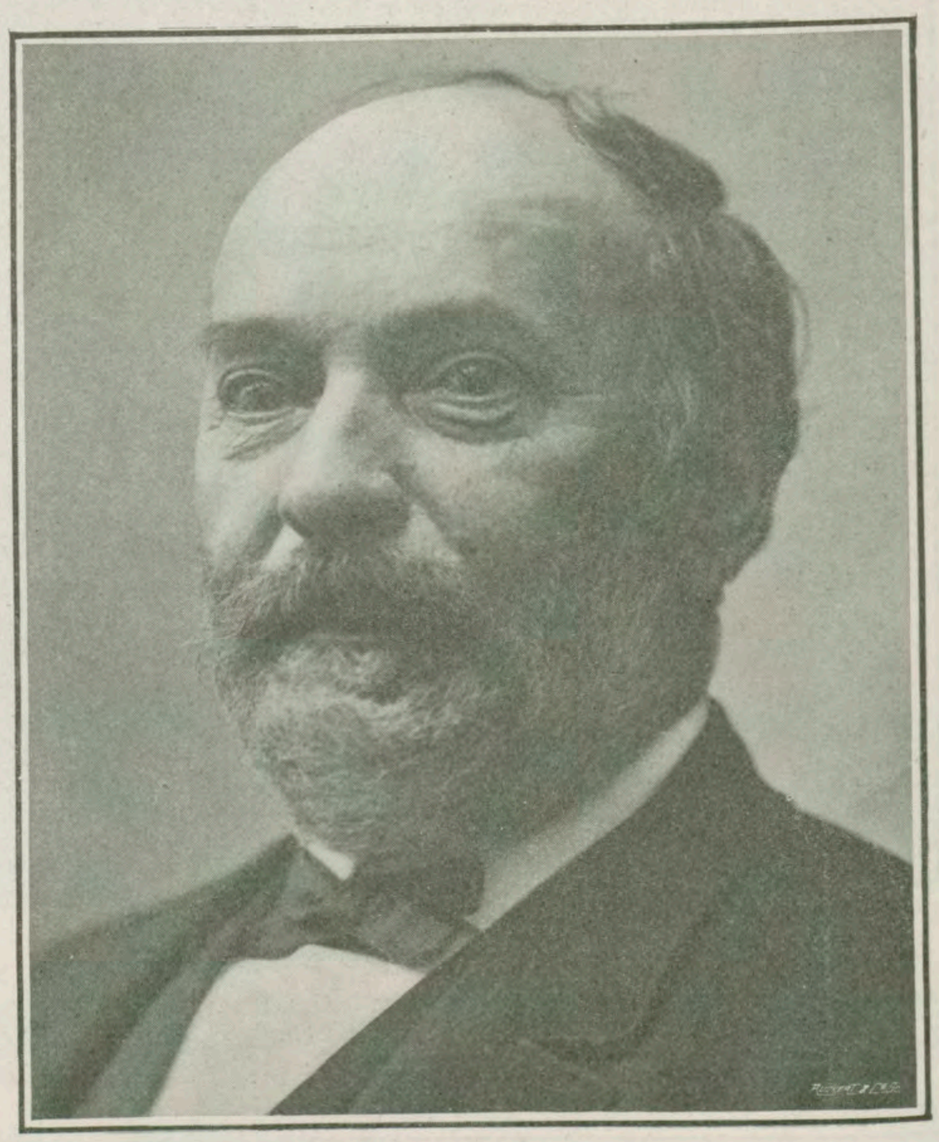
Mais aujourd'hui, voici que le sport s'est emparé du ballon ; un Aéro Club s'est formé, composé d'hommes actifs, jeunes, intelligents, riches ; les ascensions se multiplient ; la sécurité en ballon est devenue absolue ; dix, vingt, cent aéronautes se sont révélés, capables de piloter un ballon, de le gonfler sans difficulté, de le faire atterrir sans accident.

Et, piqués d'une belle émulation, nos chevaliers de l'air rêvent d'une conquête plus générale de l'élément gazeux : non contents de le parcourir au gré des vents, ils prétendent le parcourir à leur gré, et, marchant sur la route ouverte par Renard et Krebs, les voici qui font tentative sur tentative pour réaliser des ballons dirigeables, des hélicoptères, des aéroplanes !

Bien vite ils ont compris que de solides notions scientifiques étaient nécessaires avant de se risquer à ces essais nouveaux ; et ils ont eu recours aux lumières des savants, ils ont institué dans le sein de leur Aéro Club, cette commission scientifique que préside avec tant d'autorité M. Cailletet, membre de l'Institut, et qui comprend des savants de toutes les branches : physiciens, chimistes, météorologistes, ingénieurs. Les projets d'appareils, les itinéraires, les époques de voyage sont ainsi discutés par les personnalités les plus compétentes, la sécurité des ascensions se trouve accrue, et, par suite, le nombre des voyages et des voyageurs aériens augmente sans cesse.

Et le mouvement s'est étendu à la Belgique ; dans la capitale voisine, à Bruxelles, grâce à l'activité de Fernand Jacobs, un Aéro-Club s'est fondé, qui prospère au maximum, à l'instar de son aîné de France.

Les savants ont vite compris le parti qu'ils pouvaient tirer d'une activité si précieuse : ils ont demandé aux aéronautes sportsmen de les emmener dans leurs ascensions, et toujours ils ont trouvé bon accueil. Ce n'est pas d'aujourd'hui, du reste, que date l'ardeur des physiciens à travailler en l'air : la première ascension scientifique eut lieu en 1803 et fut faite par le physicien Robertson. Les résultats inattendus qui y furent obtenus excitèrent la curiosité de l'Académie des sciences, qui décida qu'une nouvelle ascension serait faite à ses frais : Biot et Gay-Lussac furent chargés de l'exécuter. Elle eut lieu le 20 août 1804, il y a cent-un ans. Le ballon s'éleva à 4.000 mètres, et quand il redescendit, il rapportait une ample moisson de documents essentiels. Il faut ensuite passer à l'année 1850 pour voir une nouvelle ascension faite par des savants, Barral et Bixio, qui reconnurent que la lumière des nuages n'est pas polarisée ; ils arrivèrent à 7.400 mètre, et, bien qu'on fût en juillet, le thermomètre descendit, à cette altitude, à la température de 39 degrés au-dessous de zéro. C'était l'illustre Regnault qui avait préparé tous leurs instruments. C'est dans cette ascension que l'on constata, pour la première fois, l'existence de nuages élevés formés d'aiguilles de glace. Arago, en présentant les aéronautes à l'Académie des sciences, affirma que c'était la plus grande découverte que la météorologie eût encore enregistrée. Puis ce furent les ascensions de Glaisher et Coxwill, de Tissandier, et d'autres encore. Mais aujourd'hui, grâce aux aéronautes amateurs, tout est simplifié, tout devient facile aux savants. S'agit-il d'aller observer des étoiles filantes ? On enlève des astronomes de l'observatoire. Veut-on faire des études de météorologie ? on trouve toujours un membre de l'Aéro-Club, qui met à la disposition de la science son ballon, son expérience, sa personne. Est-il besoin de faire des analyses de l'air des grandes altitudes, d'observer un phénomène astronomique que l'on craint devoir être caché par les nuages inférieurs ? on s'adresse à un sportsman de l'air, qui sourit avec indulgence, en disant: « Les nuages, mon cher astronome ! mais nous passerons à travers, et nous irons observer au-dessus d'eux. » Et c'est fait aussi sûrement que c'est offert aimablement.



M. CAILLETET

M. Cailletet, membre de l'Académie des sciences, est président du Comité scientifique de l'Aéro-Club. Ingénieur et physicien distingué, il a fait sur les gaz des travaux remarquables, et c'est lui qui eut, en 1878, la gloire de liquéfier le premier l'oxygène, l'azote, l'air atmosphérique, l'hydrogène, gaz que l'on croyait, jusqu'alors, rester d'une façon permanente à l'état gazeux. M. Cailletet est membre de l'Institut depuis 1884.

Pour la dernière éclipse de soleil, qui avait lieu le 30 août, M. de la Vaulx, qui n'en est plus à compter ses exploits, avait emmené les membres d'une mission, qui ont rapporté les documents les plus intéressants : n'ont-ils pas constaté que le mouvement de l'air, au moment de l'éclipse totale, avait été tourbillonnant ?

C'est un résultat absolument nouveau, et qui sera le point de départ de recherches ultérieures de la plus grande opportunité.

Oui, chaque fois que les savants ont besoin d'un ballon, il se trouve toujours un aéronaute amateur de bonne volonté, pour les faire monter au ciel, et les noms de de la Vaulx, de Castillon de Saint-Victor, de Faure, de Balsan, et tant d'autres sont attachés à nombre d'expéditions scientifiques aériennes.

C'est la même chose à l'Aéro-Club de Bruxelles : le président, M. Fernand Jacobs est en même temps président de la Société Belge d'Astronomie, si sérieuse et si prospère, et le comité technique comprend les plus hautes personnalités de la science et de l'industrie de la Belgique.

Dans ces conditions, on peut, on doit attendre beaucoup du sport aérien, au point de vue scientifique. Nos sportsmen de l'air ont fait beaucoup déjà : ils feront davantage encore.

A. Berget.

LES TRUQUAGES DU TIR

Les trucs du tir à la cible — Le lebel alourdi et équilibré grâce à l'introduction d'une lamelle de plomb dans la crosse et de fausses cartouches dans le magasin — Ce que c'est que le guidon dérivable — Comment on rend la détente du revolver extrêmement douce

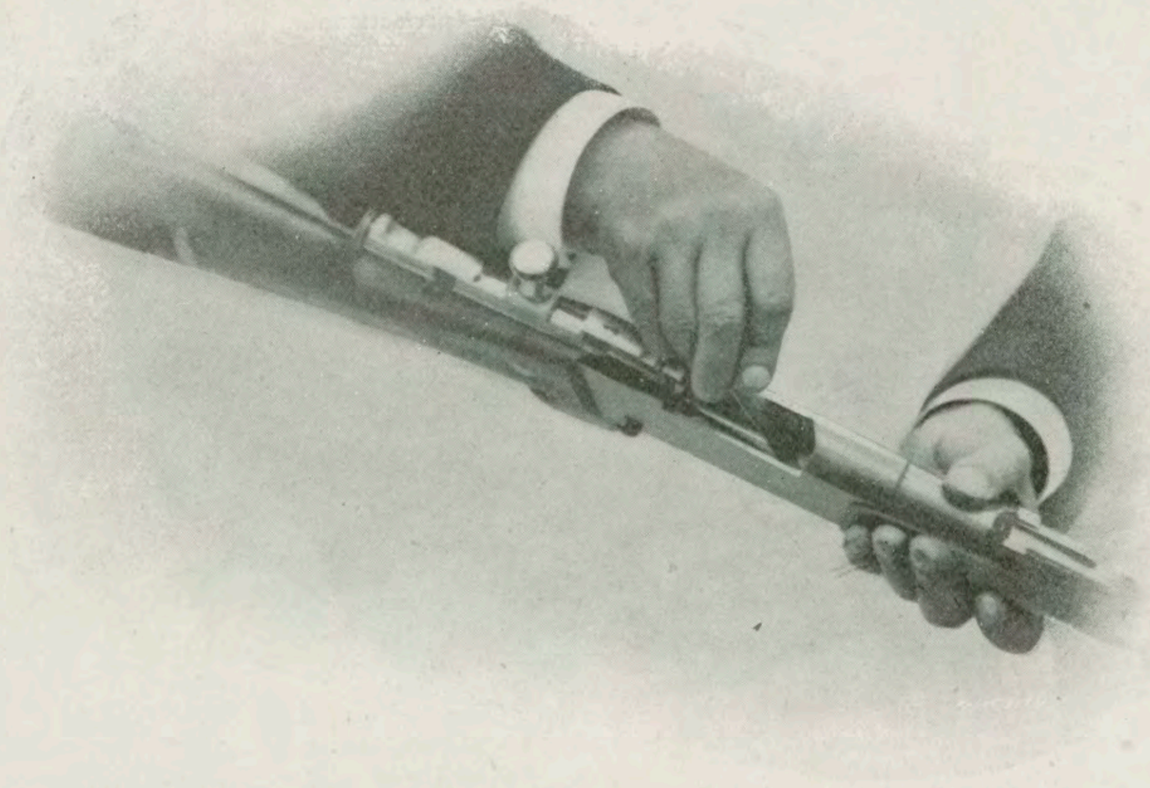
Le tir à la cible étant un sport où les premiers classés ont des chances de remporter des prix d'une certaine valeur, depuis 1,000 jusqu'à 200 francs, aux moments des grands concours, on m'a souvent demandé si des tireurs... intelli ents et roublards pouvaient, grâce à des procédés spéciaux, passer sur le dos de concurrents moins... malins.

Après des expériences renouvelées (non pas en participant à un concours, mais étant seul au stand), je suis arrivé, pour ma sa isfac ion personnelle, à être en possession de quelques « trucs » qui, je le crois, ne peuvent manquer d'intéresser les lecteurs de la *Vie au Gr nd Air*.

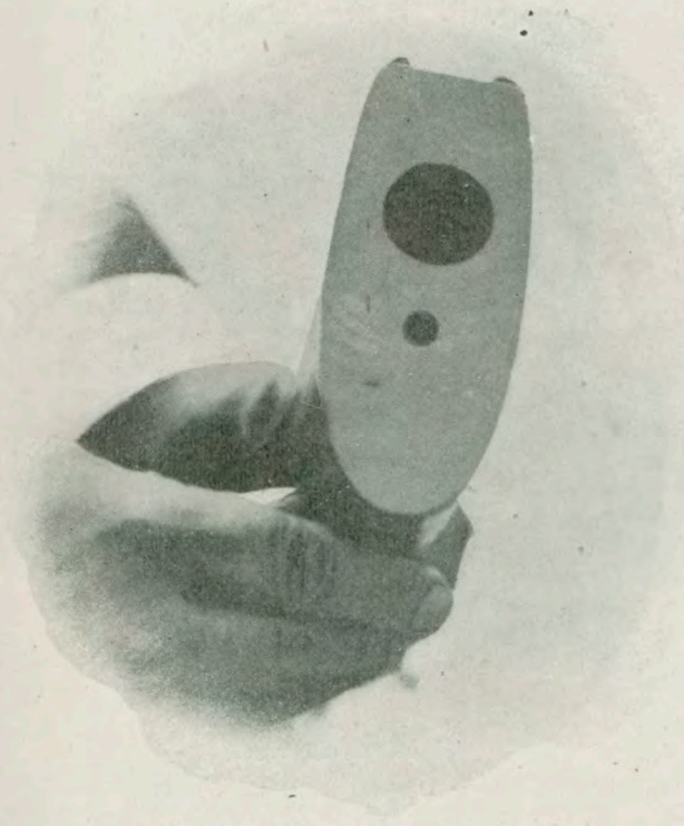
Avec ces « tru s », étant, sans fausse modestie, assez bon tireur, je suis persuadé que j'aurais un avantage considérable sur mes camarades.

Il est entendu que les armes Lebel, revolver d'ordonnan e, avec lesquelles je participerais à un con ours m'appartiennent, les ayant payées, et ayant l'autorisation ministérielle de les dé enir, comme plus de 3.000 membres des sociétés de tir.

Ces armes sont entretenues dans une propreté parfaite, font plaisir à voir, tant elles sont reluisantes; car, hors les moments où je dois m'en servir, elles dorment dans une grande boîte de chêne en forme de cercueil, boîte doublée intérieurement de velours!



L'introduction des fausses cartouches.
4 ou 5 fausses cartouches plombées sont introduites dans le magasin du lebel pour équilibrer l'arme.



Dévissage de la plaque de couche.
On dévisse la plaque de couche de la crosse pour introduire dans le trou une lamelle de plomb.

Supposons que j'arrive au stand deux ou trois jours avant la clôture du concours; mes armes sont présentées au commissaire chargé de leur vérifi ation; la détente, en effet, doit supporter un poids de 2 kilos; mes armes sont donc « plombées »: le plombage consis e, après cette vérification, à accrocher au pontet une petite ficelle dans laquelle est insé é un plomb, gros comme une pièce de 50 centimes, plomb portant l'empreinte de la société.

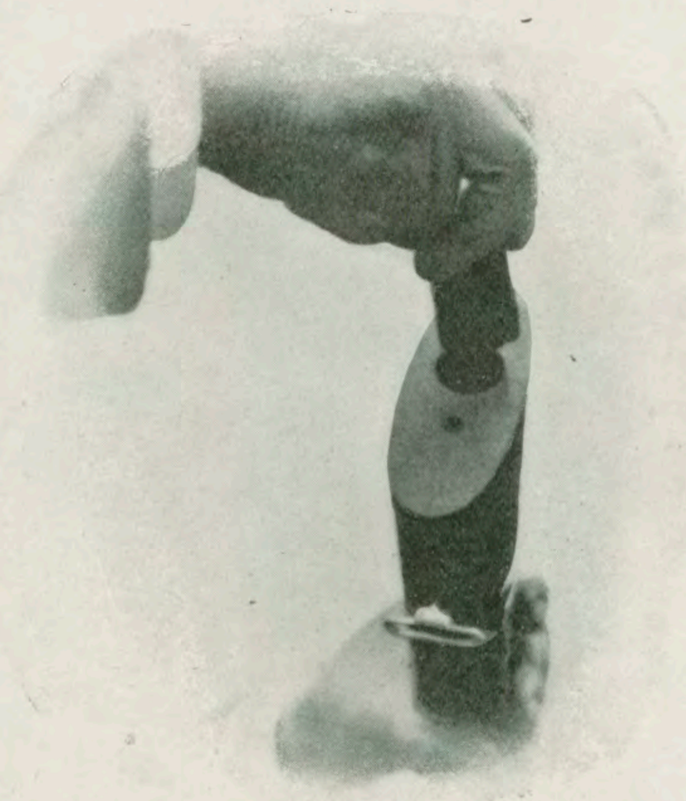
Etant en règle, je me fais la main en tirant au fusil et au revolver deux ou trois séries d'essai. Puis je regagne la maison d'un camarade qui m'a o ert l'hospitalité, ou mon hôtel; « j'emporte mes armes », de peur que l'humidité ne leur soit défavorable.

Le soir, seul dans ma chambre, je commence mes petits... tripotages.

D'abord; « je dévisse la plaque de recouvrement du mécanisme intérieur », plaque qui cache le ressort de la détente; j'allège si bien ce ressort, qu'à la moindre pression de mon index, le coup de mon lebel partira.

Ensuite mon lebel ayant, comme tous ceux qui sont passés par le régiment le savent, au bout de sa crosse un trou du diamètre d'une pièce de cinq francs, je dévisse la plaque de couche de la crosse, et dans le trou, j'insère une lamelle de plomb, lamelle de la proportion, de la forme, de la profondeur du trou; l'arme sera ainsi plus lourde de la cro se, cette crosse restera mieux à l'épaule, et surtout le recul du fusil sera amoindri considérablement.

Enfin, je fais entrer dans le magasin de mon lebel, « quatre ou cinq fausses cartouches plombées », cartouches fabriquées comme le plomb cité plus haut, sur mes indications, par un mien ami; ces cartouches sont « absolument semblables » aux cartouches réglementaires; l'œil le plus exercé s'y tromperait; à « l'intérieur » de ces fausses cartouches il n'y a qu'une balle en plomb, la poudre est absente; ces « cartouches plombées », ont pour but; de rendre l'arme encore mieux immobile; ma main gauche soutiendra mieux le fusil, et l'immobilité de l'arme, le recul seront encore diminués, d'où nouveaux avantages qui ne sont pas à dédaigner.

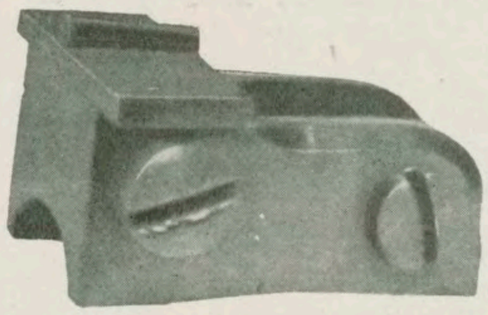


Introduction de la lamelle de plomb.
On introduit la lamelle de plomb dans le trou de la plaque de couche, de même qu'on a glissé des fausses cartouches dans le magasin pour équilibrer l'arme qui, alors, devient beaucoup plus lourde et n'est plus du poids réglementaire.

Le lebel est ainsi très alourdi, ce qui serait très mauvais pour une arme de guerre que le soldat doit pouvoir transp rter facilement, mais indifférent pour une arme de tir.

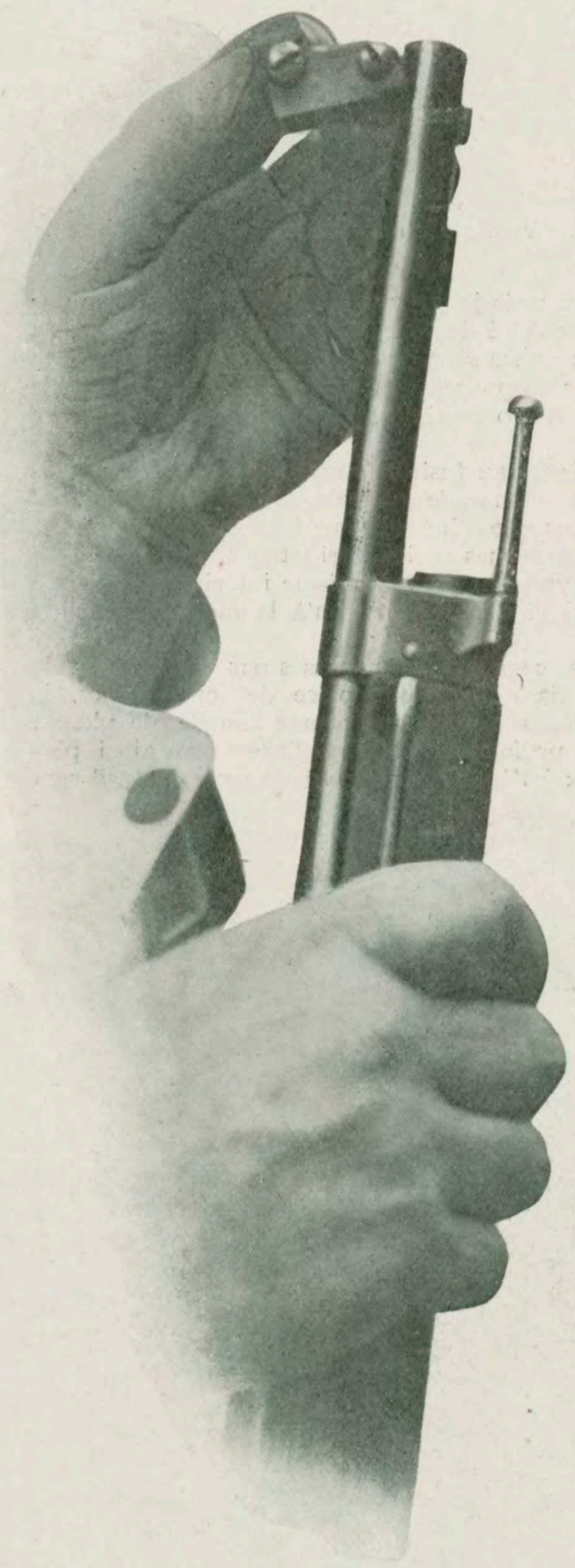
Très satisfait, dans mon amour propre d'inventeur, je retourne le matin au stand, le lebel sur l'épaule, lebel ayant toujours au pontet sa ficelle et sa médaille de plomb; preuve que mon arme a été vérifiée; les commissaires me disent bonjour, et vont à leurs petites be ognes; ils ont en effet fort à faire...

Au pas de tir, après des préliminaires assez longs, je profite de ce que je ne suis pas observé pour prendre dans mon gousset un véritable petit objet d'art en acier; « le guidon dérivable; gui lon portatif, mo ile », que je place par-dessus le gui lon règlementaire, qui, lui, ne bouge pas, étant soudé au bout du fusil. Je puis donner à mon guidon dérivable l'inclinaison que je voudrai; le pencher légèrement à droite, à gauche, le hausser selon ma volonté. C'est vraiment un ustensile incomparable; et s'il n'est pas admis dans notre armée, c'est qu'il est, par suite de sa dimension, d'un maniement délicat, qu'il se perdrait facilement aux manœuvres ou en campagne entre les mains des soldats. En ajoutant cette dernière phrase, je réponds à l'objection qui a déjà eté



Le guidon dérivable.

C'est un petit guidon portatif mobile, un véritable objet d'art en acier; s'il n'est pas admis dans l'armée, c'est qu'il se perdrait facilement aux manœuvres. On en recouvre le guidon réglementaire qui, lui, ne bouge pas étant soudé au fusil.



La pose du guidon dérivable.

On le place comme indiqué ci-dessus par-dessus le guidon de fusil, et lui donne l'inclinaison voulue; on peut le pencher légèrement à droite, à gauche le hausser s'il le faut. Le tireur le pose selon sa vue particulière.

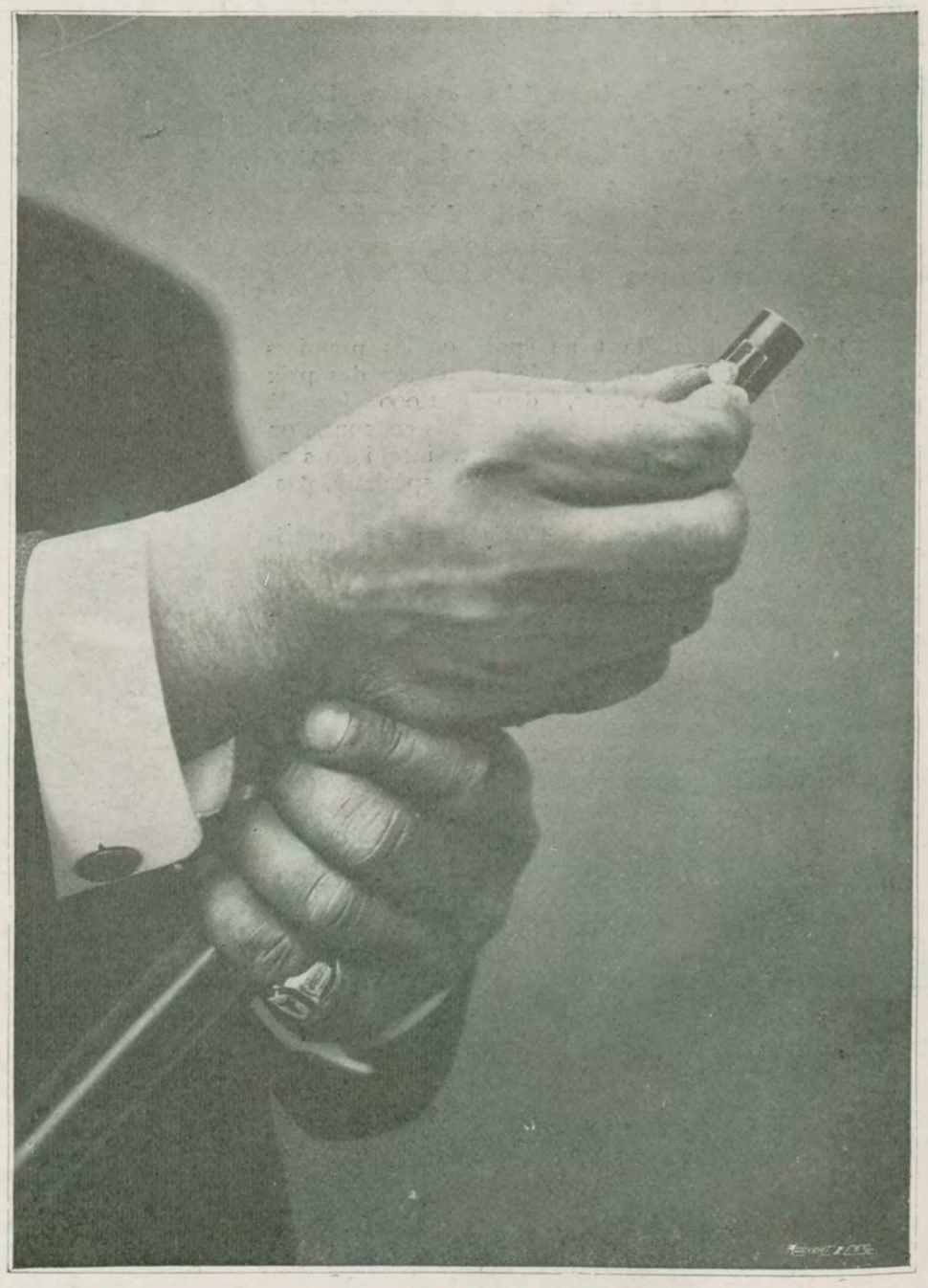
soulevée en ma présence : « Pourquoi ces ingénieux truquages n'ont-ils pas été faits régulièrement sur les armes de nos soldats, ou plutôt, pourquoi ces armes n'ont-elles pas été perfectionnées en ce sens, m'a-t'on demandé ? » Pour différentes raisons, les lamelles de plomb dans la crosse et les fausses cartouches dans le magasin, alourdissaient trop le lebel, comme nous le disions plus haut, certains arrangements le compliqueraient, et enfin d'au res modifications clandestines dont nous parlerons plus loin rendraient l'arme à feu d'un maniement trop délicat et par suite trop dangereux.

Je n'oublie pas enfin, au moment de tirer, de m' « appuyer sur le bord du créneau » ; l'immobilité, tant de mon arme que de moi-même ; voilà mon rêve !...

Avec tous mes atouts dans mon... tir ; je réussis de si beaux coups, que je vois avec allégresse le drapeau tricolore s'agiter chaque fois devant la cible placée à 200 mètres ; preuve que j'ai fait .. ouche...

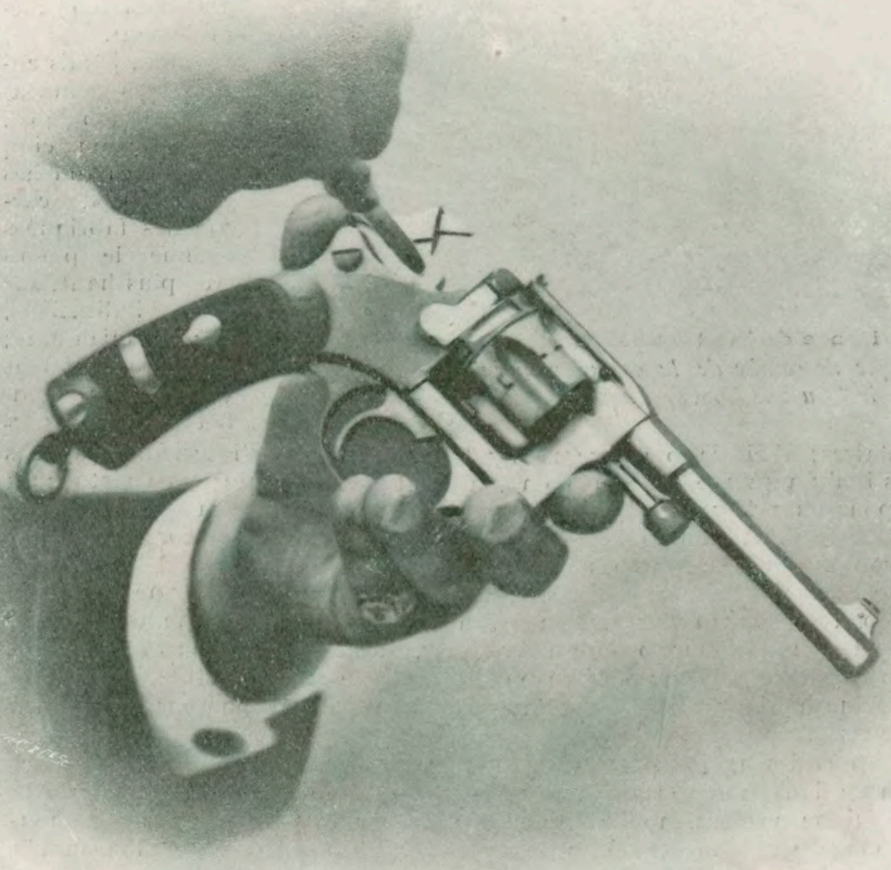
J'allais oublier la manipulation exécutée sur mon revolver d'ordonnance ; « j'ai enlevé le ressort de la gachette » avec un tournevis ; je recouvre le trou, qui me dénoncerait, avec une petite rondelle de même couleur que celle de l'arme ; par ce procédé enfantin, la détente partira comme si elle était frôlée par un cheveu !... d'où bien moins de vibration et d'écart... Mais le moyen est dangereux, le coup pouvant partir au moindre choc.

GUSTAVE VOULQUIN.



Manipulation du sommet du guidon.

Le sommet du guidon pour être rendu plus visible et moins scintillant est légèrement enduit de craie: dans la trousse du soldat ce petit morceau de craie n'a pas été prévu.



Manipulation sur le revolver d'ordonnance.

On enlève le ressort de gachette avec un tourne-vis, puis on couvre le trou, qui vous dénoncerait, avec une petite rondelle de même couleur que l'arme. Par ce procédé, la détente partira comme si elle était frôlée par un cheveu.